



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1986

II Legislatura

Núm. 87

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión Informativa

celebrada el miércoles, 5 de marzo de 1986

ORDEN DEL DIA

Preguntas:

- Relativa a lagunas artificiales de Quero (Toledo), formulada por don Manuel Díaz-Pinés Muñoz, del Grupo Parlamentario Popular.
- Relativa a medidas para remediar la sequía del río Jabalón y otros extremos, formulada por don Manuel Díaz-Pinés Muñoz, del Grupo Parlamentario Popular.
- Presentación del Plan General de Carreteras 1984/1991, de conformidad con lo establecido en el artículo 198 del Reglamento y concordantes, con asistencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela).

Se abre la sesión a las nueve y cuarenta minutos de la mañana.

PREGUNTAS:

- RELATIVA A LAGUNAS ARTIFICIALES DE QUERO (TOLEDO), FORMULADA POR DON MANUEL DIAZ-PINES MUÑOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

— RELATIVA A LAS MEDIDAS PARA REMEDIAR LA SEQUIA DEL RIO JABALON Y OTROS EXTREMOS, FORMULADA POR DON MANUEL DIAZ-PINES MUÑOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

El señor PRESIDENTE: Vamos a iniciar la sesión de hoy que, como ustedes saben, empieza, en primer lugar, con la tramitación de dos preguntas formuladas por el Diputado don Manuel Díaz-Pinés Muñoz.

¿Desea agrupar esas dos preguntas?

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: No me importa.

El señor PRESIDENTE: Lo digo a los efectos de facilitar la tramitación, y de esta forma seríamos un poco más flexibles en el tiempo, tanto de su pregunta como de la respuesta y réplica, ya que en caso contrario, deberíamos adaptarnos a las exigencias del Reglamento.

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: Cualquier cosa que ayude a la flexibilidad de la tramitación se la agradezco, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene, pues, la palabra para formular las correspondientes preguntas.

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: Señor Presidente, señores Diputados, en primer lugar quiero dejar constancia de que formulé a la Secretaría de la Cámara la propuesta de que, a la vista de la especial semana en que nos encontramos, por mi parte no tenía inconveniente en posponer la formulación de estas dos preguntas. Quiero que quede constancia de esto, para que se vea mi buena disposición en no retener el tiempo a quien lo necesita para sus campañas, institucionales o no.

El tema del agua es noticia, señor Presidente, y lo es desde Motril a Zaragoza pasando por Riaño, por hablar de temas de mucha actualidad del día de ayer; pero he de confesar que los dos temas que trato aquí hoy son dos temas pacíficos (el semblante del señor Ministro ya me anuncia su buena disposición ante la respuesta que el Gobierno me va a dar), porque puedo asegurarle que no solamente por los representantes a los distintos niveles de mi Grupo político, de Coalición Popular, sino también por parte de los representantes del Grupo que apoya, sostiene al Gobierno, en esos mismos ámbitos, hay una total coordinación y concurrencia de criterios, un consuno, como ayer me decía el alcalde de Montiel; un consuno porque se trata de temas no discutidos por nadie, que si en algo hay discusión es en extrañarse de que se den estas circunstancias en los albores del siglo XXI y máxime en el tema de las lagunas artificiales de Quero, que es en el que voy a entrar inicialmente. Al hablar de Quero se entiende Quero, Villafranca y toda la comarca donde se han producido esas situaciones.

Las situaciones, para aquellos Diputados que no las conozcan, son las siguientes. Hay unas fincas particulares por las que discurren unos cauces fluviales, concretamente del río Gigüela y se hacen unas represas de forma que se «crean», se «construyen» unas lagunas artificiales que después dan paso a unas cacerías, no sé si artificiales, pero reales en cuanto a la pólvora utilizada, pero que traen además como consecuencia otra cosa mucho más grave y es que detraen agua de ese río Gigüela en su aportación al río Guadiana, en general, y, en particular, a las Tablas de Daimiel, que es parque natural y parque nacional. En este punto quiero hacer un inciso que pido sea bien entendido porque responde a un sentimiento muy personal y muy fuerte.

En el tema de las Tablas de Daimiel, que es el tema de

fondo de esta pregunta mía, porque, si no, no me preocuparía demasiado de las lagunas de Quero, y, salvo la injusticia que supone y salvo el desastre ecológico que también supone, tengo que decir que para mí es dolorosísimo (para mí, que me he criado en Daimiel y que tuve el honor de acompañar a los Reyes en la inauguración de ese Parque Nacional), supone una bofetada, una vergüenza personal, encontrarme, cada vez que paso por allí, ese desastre que supone el que aquello sea una ciénaga la mayoría del tiempo, cuando se saben las causas. Se están poniendo algunas primeras piedras, diríamos, para recuperar esa situación, pero el tema que traigo aquí —repito— es el tema fundamental: si el agua del río Gigüela no llega a las Tablas de Daimiel, ese parque muere; es algo que nadie lo discute, que todos los estudios lo afirman.

Hay otra razón también, aparte de esa razón que he dicho antes de respeto a quien inauguró desde la suprema Magistratura del Estado aquel Parque, hay un motivo ecológico —no digo ecologista, digo ecológico— y hay otro motivo también personal. Yo aquí, en otras leyes, que no son del caso citar por ser de todos conocidas, dije siempre en este tema que era ardiente defensor de la vida y también ardiente defensor de esa avifauna y de esas circunstancias concretas que se dan en esa zona, igual que soy defensor de la propiedad privada dentro de los límites en que la propiedad privada no entra en colisión con el bien general público, como está sucediendo en esa zona. Yo reconozco que ahí habrá unos derechos adquiridos, pero yo diría que, incluso con la Ley de Aguas, que yo en su momento rebatí en puntos concretos, tengo que decir que, incluso con el «librito azul del agua», si me permiten la expresión, que además es muy pedagógico, muy didáctico —lo digo sin ninguna ironía, señor Ministro—, basta con leerse los puntos de las páginas 37 y 39 de esta especie de resumen de la Ley de Aguas para decir que el Gobierno tiene en su mano todos los argumentos, todas las justificaciones, todos los instrumentos legales suficientes, para poner fin a esa situación que nadie desea, que nadie desea salvo aquellos que se están beneficiando de una situación que yo creo que es sencillamente insufrible en los albores del siglo XXI: el que haya una especie de feudalismo cinegético que permita crear artificialmente esas lagunas, que significa incluso desviar de sus líneas naturales de emigración a esas aves, que de cuando en cuando aparecen y cada vez menos, para, una vez que aparecen, organizar cacerías, no solamente ya de los propios dueños de las fincas, sino comercializadas, incluso comercializadas allende nuestras fronteras. Creo que esto no resiste el mínimo sentido de justicia, por poca sensibilidad que alguien pudiese tener, que no es el caso de los que aquí nos reunimos.

Tengo que decir, además, que al hablar aquí hoy sé que estoy apoyado, por ejemplo, por ADREDA, de Daimiel, que es una asociación ecologista de muchos años; por la propia Asociación Don Quijote, con la que ideológicamente tengo poca conexión, pero que indudablemente es una asociación representativa mucho más afín, por supuesto, a la política y al partido del Gobierno; por el Ayuntamiento de Ciudad Real, con mayoría de Coalición Popular; por

la Diputación Provincial de Ciudad Real, con mayoría socialista; por la Junta de Comunidades, con hegemonía socialista. Es decir, que creo que este es un tema que tiene la virtualidad de no ser un tema discutido por su ni pigmentación política, que no es un tema ideológico, que es un tema en el que hay un gran sentir general, que lo que está esperando nuestra gente y nuestro pueblo todo, el de un color y el de otro y el que no tiene ningún color, es simplemente que se ponga fin a esa situación.

Yo pienso que esa situación rompe con una situación natural de ese cauce. No voy a entrar ahora en precisiones, en las que entraría si fuese preciso, pero creo que no lo va a ser. Cabría hablar incluso de las condiciones cualitativas del agua que aporta el río Gigüela al Guadiana, que no son de la misma naturaleza que otras y si compensadoras de esas otras; al margen del volumen, diríamos, de los caudales que aporte, hay unas especificaciones de tipo cualitativo que la hacen especialmente necesaria, precisamente para la supervivencia de esa avifauna a la que antes he hecho referencia.

El tema siguiente, la segunda pregunta, guarda bastante relación con la anterior en su filosofía general, y es que hay un pueblo, Montiel, del que hay que conocer sus circunstancias, diríamos, socioeconómicas, que es un pueblo como tantos de algunas provincias de Castilla-La Mancha, que está viviendo de ese milagro de las industrias de la confección que se dan en Castilla-La Mancha, que si bien en tiempos fue buena productora de lana, incluso tuvo sus fábricas propias y sus hilaturas, ahora resulta que se dedica simplemente a coser pantalones Lois, por esa juventud que no tiene otra salida. Parte de esa juventud y parte de esas economías modestas tienen un complemento, como ocurre en otros países europeos, a base de tener un tiempo parcial dedicado a la agricultura en pequeñas parcelas de un gran rendimiento, de una gran calidad de tierras. La Vega de Montiel es rica, pero exige algo tan natural y tan evidente como ese bien escaso que decía el Gobierno en la Ley de Aguas, cuando nos hablaba, y yo quiero recordar aquí de que el agua es un bien escaso y que el agua es única.

Se da la circunstancia de que en el problema que se plantea parece ser que nadie tiene la culpa, pero que está ahí, y todas las partes integrantes quieren que se arregle el problema. Por tanto, creo que es otro tema pacífico. En concreto, lo que ocurre es lo siguiente: allí hay una vega pequeña, que se puede calcular aproximadamente en 200 hectáreas, pero en la que hay de 500 a 600 pequeños, pequeñísimos propietarios, allí nunca se ha conocido la sequía, era una figura, diríamos, desconocida en aquellos pagos. Entonces, ¿qué es lo que se ha producido? Se ha producido que, con autorización de la Administración, un particular ha hecho en su finca unos pozos más profundos de los que tenía y resulta que en la primavera-verano, comienzos de otoño, de este año último, ha dejado sin agua al abastecimiento de aguas de Montiel y ha dejado sin agua a los regadíos de la vega de Montiel. Pero dejarlos sin agua significa que aquello era un camino transitable con carro, o sea, no había ni una gota de agua.

El problema que surge ahora (y digo esto porque la opi-

nión que estoy dando la he contrastado por pura responsabilidad, claro, con el propio Ayuntamiento de Montiel, como hizo ayer por la mañana el Gobernador Civil de Ciudad Real, pues se ve que la responsabilidad va por todos los lados), es que nos encontramos con que allí se puede producir algo distinto de lo que aquí nos trae, en un problema de orden público. Es tan necesaria la explotación de esa vega de Montiel, que ya hay voces airadas que nadie desea y que todos quieren acallar, tanto desde el grupo municipal popular que gobierna el Ayuntamiento, como desde la oposición socialista, que en este punto —repito— trabajan de consuno, y repito la expresión de ayer del Alcalde. Ya hay voces airadas —repito— que hablan de quemar motores, de arrasar la finca, cuando llegue la sementera del maíz, para la que ya tiene autorización el propietario en una extensión que duplica la de la vega de Montiel, 300 hectáreas; maíz que lógicamente, como todos sabemos aquí, dada la geografía agrícola de Castilla-La Mancha y, en particular, de esa zona, necesita mucha agua, agua que va a salir del acuífero correspondiente, que ya está sobreexplotado.

Me voy a poner el parche antes de la herida, porque yo ya sé cuáles van a ser los informes oficiales que habrán llegado al Ministro, diciendo que el problema, hoy por hoy, no existe, y le voy a dar la razón: hoy por hoy, no existe; a una semana del referéndum no existe ese problema, porque ha sido tal la avenida de aguas que ha habido últimamente y dada la naturaleza de esa esponja calcica, que es el sustrato de aquella zona, que se han recuperado —como estaba previsto que lo hiciesen— los niveles freáticos de aquella zona. Pero también los mismos estudios dicen que tan pronto pasen quince días se siembre ese maíz y, dentro de poco más, se empiece aquello a regar, automáticamente se va a producir una situación igual que la del año anterior, por mucho que el señor Romero le rece a San Isidro, a San Antón, o al Santo de su devoción que tanto le está ayudando en materia de lluvias.

Por tanto, yo lo único que pretendo traer aquí es una situación a la que hay que poner remedio, que resumo en los siguientes términos: Un señor, propietario legítimo de una explotación agrícola de una gran superficie, pide permiso administrativo ante la delegación de Minas; se le da la autorización, se hace la nueva acometida de esos pozos con mayor calado, con mayor profundidad, se traen aguas a unos niveles muy superiores; ese propietario particular hace una gran inversión económica, y resulta que cuando la ha hecho, se da cuenta de que arruina la economía de un pueblo al que ese señor precisamente quiere mucho y en el que es muy respetado. Me consta que está dispuesto —y eso lo digo aquí, como corresponde, en los términos en que yo lo puedo conocer— a arreglar la situación, porque no quiere dañar la economía de ese pueblo, pero, claro, dentro de los términos que corresponden a quien ha hecho una inversión importante, con todas las pólizas, todas las solicitudes correspondientes y todos los sellos, autorizando la Administración para hacer esas obras en este caso. Entonces, mi pregunta es muy clara: qué solución, qué planes tanto para un problema como para otro, tiene el Gobierno ante, repito, dos problemas pacíficos, concre-

tos, uno de ellos pacífico de momento, confío que lo sea siempre, y en este último caso en el que parece que nadie tiene la culpa porque la Administración se defiende diciendo que es que no hacía falta hacer ningún estudio hidrogeológico antes de autorizar el mayor calado de esos pozos, cosa que, indudablemente, no deja de sorprender. Podría ser así, pero yo ahora lo que invoco, aunque se me pueda decir que si el propietario de esos pozos los ha inscrito en el registro correspondiente, está en una situación previa a la aprobación e incluso a la entrada en vigor de la Ley de Aguas, es simplemente el buen sentir, y argumentos hay en esa propia Ley de Aguas en disposiciones siguientes al articulado, para asegurar que puede intervenir incluso porque la propia preferencia de intervención del Gobierno en determinados supuestos ampara la situación que yo estoy defendiendo y es que no se puede dejar a un pueblo sin agua en su abastecimiento y a una zona pequeña, pero importantísima económicamente para la supervivencia de la economía de Montiel, como es la vega de Montiel.

Nada más, señor Presidente, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz-Piñés. Señor Ministro, tiene usted la palabra para contestar al señor Diputado durante el tiempo que estime conveniente.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Gracias, señor Presidente, señorías, en primer lugar, debo expresarle mi satisfacción por haber podido contribuir modestamente desde el MOPU con nuestras publicaciones a incrementar la cultura hidrológica del señor Diputado. Es una satisfacción saber que las publicaciones del MOPU le han permitido una mayor facilidad para el conocimiento de la legislación hidráulica.

En relación con la situación de las Tablas de Daimiel, del Parque Nacional, voy a coincidir seguramente con S. S. casi totalmente en el diagnóstico y espero satisfacer con mi respuesta las cuestiones que suscitaba de carácter preventivo o reparador, aunque sí le signifique que en mi opinión hay una visión ciertamente parcial en la exposición, quizá como consecuencia de la premura de tiempo con la que hay que debatir estas cuestiones en una Comisión, y es que las Tablas de Daimiel no solamente padecen una escasez de recursos derivada de la utilización de las lagunas privadas, aunque puede tener su incidencia y estamos estudiando ese asunto. Es verdad que el acuífero 23, que es utilizado en unas explotaciones agrarias de aproximadamente 100.000 hectáreas, succiona bastantes recursos hidráulicos y, en consecuencia, esa extracción que se produce en el acuífero 23 dificulta el curso con abundantes recursos de agua del Cigüela y, por tanto, los problemas que hay en el Parque Nacional de las Tablas de Daimiel, lamentablemente, tienen causas mucho más profundas y mucho más amplias que las solas de las lagunas artificiales. Pero, aun haciendo esta precisión que seguramente nos lleva a consideraciones ya más amplias y a lo que puede ser una buena forma de enfocar la re-

dacción del Plan hidrológico de cuenca, lo cierto es que hay unas lagunas artificiales que afectan en este momento el curso del Cigüela y sobre lo que voy a contestar con todo gusto al señor Diputado.

Las lagunas que ha mencionado en su pregunta han sido reiteradamente denunciadas por la Comisaría de Aguas del Guadiana desde hace unos doce años, con la excepción de la laguna del Taray, que se asienta en el río Riansares y que es una laguna natural, aunque haya tenido alguna reforma artificial ya antigua.

En la Comisaría de Aguas consta la existencia a su favor de una servidumbre de aguas del río Riansares, del río Cigüela, que se ha materializado en la existencia de un canal artificial, que no está todavía reconocido por la Administración hidráulica, aunque está incoado el oportuno expediente, que en este momento está sometido al trámite del dictamen de la Abogacía del Estado.

El pasado 6 de junio de 1984, la Comisión de recursos hidráulicos de la cuenca del Guadiana resolvió demoler todos los azudes que, situados en el cauce público, permitían derivar aguas hacia esas lagunas privadas. Se instruyeron los oportunos expedientes de acuerdo con el señor Gobernador de Toledo; esa Comisaría llevó a cabo la demolición subsidiaria de las tomas de agua, mediante las obras existentes, en las lagunas de Pastrana, Vadoancho, Molino del Abogado, Quero y Los Alberdiales; la laguna del Masedar hizo la demolición voluntariamente durante el periodo junio-julio. Con esta acción se restableció la continuidad en la circulación de aguas por el río Cigüela.

En el mes de diciembre de 1984, los propietarios de las lagunas Los Alberdiales y El Masedar repusieron las tomas artificiales, que fueron nuevamente eliminadas por la Comisaría de Aguas, habiéndose instruido los correspondientes expedientes de sanción con arreglo al Decreto-ley 18/1981 y se han resuelto imponiendo sanciones de dos millones de pesetas a los titulares.

La laguna Arroyo Morón en este momento se puede considerar fuera de servicio, porque se han comenzado las obras de encauzamiento que realiza el IRYDA de acuerdo con el MOPU y ello ha hecho inviable cualquier tipo de norma o derivación de aguas.

En el año 1985 se ha denunciado nuevamente a las propiedades de las lagunas de Pastrana, Vadoancho, Molino del Abogado, Quero y Los Alberdiales, y en este momento los expedientes de sanción están en tramitación y los informes de que dispongo en este momento, de la Comisaría de Aguas del Guadiana, me indican que hoy no hay obstáculos en el cauce, aunque yo ya advierto a S. S. que los propietarios de estas lagunas vienen reiterando actuaciones ilegales, pese a los sucesivos expedientes que se incoan.

En la primavera de 1985, por otra parte, el Patronato del Parque Nacional de las Tablas de Daimiel solicitó a la Dirección General de Obras Hidráulicas la limpieza del tramo del Cigüela, donde se sitúan la mayor parte de estas lagunas artificiales. Se redactó el correspondiente proyecto. Se sometió a información pública durante los pasados meses de julio y agosto. Se han producido alegacio-

nes, y seguramente alegaciones que, tratando de impedir la limpieza del cauce, responden a una secreta intencionalidad de utilizar la maleza existente antes de esta limpieza para poder efectuar posteriormente nuevas tomas ilegales, y si no es muy difícil entender estas alegaciones en contra de un proyecto de limpieza del cauce. Pero lo cierto es que el trámite del expediente para actuar en la limpieza de ese cauce en toda la zona del Cigüela sigue adelante y, naturalmente, confío en que lo podremos realizar dentro de las previsiones efectuadas.

Insisto también en que se han personado en este expediente y con posiciones contradictorias con respecto a las propiedades de las lagunas privadas la mayor parte de los ayuntamientos de la zona, la Diputación, el propio Patronato del Parque Nacional, etcétera, y a la vista de la documentación del expediente y de la información pública, se formularán las conclusiones debidas. Yo confío en que a lo largo de las próximas semanas podamos cumplimentar este expediente que determinará las acciones de limpieza del cauce, lo cual hará significativamente más difícil una toma ilegal de aguas en el cauce del río.

Quiero señalar a S. S. también que, como consecuencia del acuerdo de 10 de octubre de 1984 sobre regeneración hídrica del Parque Nacional de las Tablas de Daimiel, se ha iniciado la realización de un importante estudio del tema que dirigen conjuntamente el ICONA y el MOPU, con un presupuesto de 18 millones de pesetas que, previsiblemente, estará finalizado a lo largo de este primer semestre de 1986, entre cuyos objetivos está establecer, con la mayor precisión posible, el grado de compatibilidad que puede haber entre utilizaciones privadas de aguas procedentes del caudal del río Cigüela y las demás alternativas en las que se tenga en cuenta los intereses de carácter económico, ecológico y social.

Por último, quiero realizar dos afirmaciones que confío dejarán clara la posición del Gobierno y la mía particular. Primero; mientras las actuaciones de los propietarios de estas lagunas artificiales estén limitadas por la ley y, por tanto, la derivación de aguas constituya una acción ilícita o ilegal, seguiremos incoando expedientes de sanción, seguiremos manteniendo a las autoridades de la Comisaría de Aguas atentas para vigilar cualquier infracción. Si la reiteración de estas conductas nos lo permite, daremos traslado al Ministerio Fiscal —y en ese sentido yo ya cursé instrucciones hace algunas semanas, de las que di también cuenta al Presidente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha— por si hubiera lugar a incoar algún tipo de sumario consecuencia de esas acciones, sea por desobediencia, sea por desacato o por el título correspondiente que proceda aplicar.

Es decir, vamos a vigilar y se va a seguir sancionando ese tipo de actuaciones. Si procede, por la reiteración de acciones de los propietarios de estas fincas privadas, daremos traslado al ministerio fiscal. No estamos dispuestos a consentir este tipo de actuaciones, ya lo dije en varias ocasiones en la propia Comunidad donde tuve la oportunidad de dirigirme a la opinión pública de esa zona, se lo he manifestado a las autoridades autonómicas y se lo subrayo también a S. S.

Ello no debe impedir abordar el estudio del Plan Hidrológico Nacional, de tal manera que contemplemos en un todo los problemas hidrológicos de la región y de la comarca. Y si de las conclusiones de ese Plan Hidrológico Nacional pueden deducirse actitudes diferentes, una vez aparezcan recursos o mecanismos que permitan modificar nuestros puntos de vista, no tengo ningún prejuicio contra las actuaciones particulares, pero éstas deberán estar siempre amparadas en la existencia de un plan que, efectivamente, pueda convertir en razonable cualquier posición particular, cosa que hasta ahora no puede afirmarse.

En consecuencia, seguiremos defendiendo con obras la regeneración hídrica del Parque Nacional de las Tablas de Daimiel —S. S. sabe que se ha construido una presa subterránea con objeto de conservar más humedad en la zona—; seguiremos actuando desde el régimen administrativo; seguiremos vigilando el cauce del río, y seguiremos actuando para que no sea posible actuación ilícita o ilegal. Cuando proceda daremos traslado al fiscal, y también haremos lo más importante: elaborar el Plan Hidrológico para poder abordar todos los problemas hidrológicos con una visión global en la que no quepa prejuicio alguno y en la que podamos tratar todos los problemas a fondo.

En lo que se refiere a la situación del río Jabalón, en la vega de Montiel, quisiera hacer un comentario inicial, si me lo permite S. S. Yo tuve ocasión de intervenir en el debate de totalidad de la nueva Ley de Aguas y ya manifesté en su momento, frente a las tesis de quienes creían que esa Ley venía a suponer un atentado a los principios jurídicos que consagraba la antigua Ley de Aguas, que la propiedad pública sobre las aguas subterráneas, entre otras cosas, iba a impedir, mediante la oportuna regulación a través de las concesiones, que el supuesto titular de un derecho para perforar en su terreno y extraer aguas afectase a un colindante a quien teóricamente se le reconocía el mismo derecho, pero, que por falta de la titularidad pública, podía verse en la situación en que se ven los agricultores de Montiel. ¿Qué ha ocurrido? Que, con arreglo a la legislación vigente y con las autorizaciones oportunas del Ministerio de Industria, el titular de la explotación (que llaman Casa Silverio, Casa Flores o Coto Camilo) ha hecho una serie de perforaciones para extraer aguas subterráneas, pero esas aguas subterráneas que se estaban extrayendo provenían de una cuenca subterránea que explotaban los agricultores de la zona de Montiel, con lo cual, lo que aparentemente parecía un hecho amparado por el derecho, en la práctica se convertía en una usurpación de caudales, sin mala fe (no lo discuto), de otros titulares de explotaciones hidráulicas cuenca arriba. Seguramente este argumento, que tenía su fuerza en el debate parlamentario, hoy está bien traído a cuento, porque lo que ha ocurrido en Montiel es sencillamente eso.

Le voy a explicar a S. S. qué es lo que la Administración puede y está haciendo con objeto de restaurar la situación y de respetar los derechos adquiridos con arreglo a la normativa vigente. El río Jabalón, que se quedó absolutamente seco hace un año, en este momento tiene cau-

dales y ha recuperado su normalidad, aunque estoy también de acuerdo con S. S. en que éste no es un hecho que no admita variación; es posible una nueva situación de desaparición de los aforos. En este momento los aforos indican que las aguas abajo de la carretera de Villanueva de los Infantes a Montiel son de 2.020 litros por segundo, y de 270 litros por segundo en el río Jabalón antes de recibir la aportación del Segurilla.

La situación que se creó en el mes de septiembre pasado determinó que la Dirección General de Obras Hidráulicas solicitase un informe del Servicio Geológico del Departamento para diagnosticar las causas de lo ocurrido y para tomar las soluciones pertinentes. Dicho informe se emitió en noviembre pasado con la siguiente conclusión primera: desde el punto de vista hidrogeológico es claro que la causa del secado del nacimiento del río Jabalón se debe a las extracciones de aguas subterráneas en la finca Casa Flores, que ha agotado el acuífero que alimentaba dicho nacimiento. S. S. está en lo cierto cuando manifiesta a qué se debe la sequedad de las explotaciones agrícolas de Montiel.

Como consecuencia de este informe, la Confederación Hidrográfica del Guadiana, al amparo de lo dispuesto en el artículo 23 de la antigua Ley de Aguas vigente en aquel momento —S. S. sabe que la nueva Ley de Aguas entró en vigor el 1.º de enero del pasado año—, incoó un expediente el día 29 de noviembre a la propiedad de la finca Casa Silverio o Casa Flores, de la que es titular Agropecuaria Andaluza, Sociedad Anónima, por detracción de aguas públicas de una corriente natural, que produjo graves perjuicios en otros aprovechamientos de aguas preexistentes y legítimamente adquiridos.

De la misma manera, y siguiendo las recomendaciones del estudio, la Dirección General de Obras Hidráulicas autorizó, el 27 de diciembre pasado, la realización de un estudio hidrogeológico sobre las posibilidades de aprovechamiento de aguas subterráneas para los riegos del Campo de Montiel ante posibles afecciones.

El importe de este estudio es de 14 millones de pesetas y está en fase de contratación. Una vez que se disponga de las conclusiones de estos estudios, que vamos a procurar acelerar al máximo, se adoptará una decisión en cuanto a posibles limitaciones en las extracciones.

Vuelvo a decirle a S. S. que, al final, el plan hidrológico de la cuenca permitirá establecer la ordenación definitiva de los recursos de la zona. No olvide S. S. que esta autorización de extracción de aguas la inició el propietario de la explotación Casa Silverio con toda legitimidad con arreglo a la antigua legislación en la que el dominio público sobre las aguas subterráneas no existía, tan sólo se requería autorización desde el punto de vista geológico minero. No era posible, puesto que no había titularidad pública sobre las aguas subterráneas, entrar en consideraciones de este tipo, cosa que sí permite la nueva Ley de Aguas, que obligará a considerarlo en el plan hidrológico de cuenca. A la vista de la afección de las aguas, aguas arriba, en las explotaciones de otra cota en la zona de Montiel, este estudio y este expediente permitirán tomar las decisiones apropiadas para que, si es preciso, li-

mitando en la medida en que sea necesario las extracciones de casa Silverio, no se afecten los legítimos derechos de los agricultores de Montiel con concesión anterior, que con toda legitimidad aspiran a conservar las aguas que siempre han disfrutado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Para turno de réplica, el señor Díaz-Pinés tiene la palabra.

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias, señor Ministro, yo le he agradecido antes el librito azul por la parte de divulgación que correspondería incluso a unos niveles de EGB o de BUP, pero tengo que recordarle (quizá no lo sepa y en ese caso no sería recordatorio) que tengo la duda de si fue matrícula de honor o sobresaliente la nota que obtuve en hidráulica en Ingeniero de Caminos. Por tanto, el librito azul suyo me ha recordado algunas cosas, pero no me ha aportado demasiados conocimientos técnicos.

En segundo lugar, me congratulo de que el Ministro reiteradas veces haya hecho alusión a que se va a respetar la legalidad vigente. ¡Pues sólo faltaba! Eso ya lo daba yo por supuesto. En el caso de las lagunas artificiales de Quero y Villafranca y toda aquella zona no hace falta haber estudiado hidráulica ni haber trabajado con el profesor Raus para hacer tal afirmación. Por una simple teoría de vasos comunicantes, conociendo lo que es una simple esponja de usos domésticos infantiles, y teniendo en cuenta que eso está hecho de caliza, se entiende muy bien cómo no hay ninguna duda técnica de que sí influyen. ¿Que hay otras circunstancias que influyen? Por supuesto, habría que hacer toda la historia del río Guadiana a su paso por la zona de los Ojos del Guadiana, etcétera, y arriba, camino de Villarrubia de los Ojos. Yo no he querido entrar en esos temas, ni en pormenores de tipo técnico, ni en detalles de tipo nominal. He tenido buen cuidado —y con esto no estoy criticando al señor Ministro porque lo haya hecho—, he querido denunciar un hecho pasando por encima de denominaciones de las fincas e incluso de denominaciones de sus propietarios. Creo que se ha hecho mucha demagogia (no por parte del Ministro al citarlo ahora) con algunas de las afirmaciones que yo he realizado antes —particularmente las afines al señor Ministro—, confundiendo un problema que es objetivo con un problema poco menos que de lucha de clases por la vía de los apellidos ilustres. No es ése mi planteamiento. Cuando yo aquí hablo de las lagunas artificiales de Quero no he citado el caso de Daray ni otros muchos casos que tengo perfectamente documentados, porque creo que la buena solución de estos problemas quizá se ayude pasando por encima de circunstancias de ese carácter nominalista.

Yo tengo que hacer una discusión con el señor Ministro. El caso es mucho más claro de lo que él ha venido a decir, es tan claro que yo me atrevo a sugerirle que se ponga más en contacto con su correligionario y Presidente de la Junta de Comunidades, señor Bono, o con la propia Junta de Comunidades como institución regional autonó-

mica, porque determinadas matizaciones que ha hecho aquí el Ministro sobre la gravedad y el alcance de la repercusión de esas lagunas artificiales no coinciden con lo que la propia Comisión de las Cortes de Castilla-La Mancha ha escrito sobre el tema, y no digamos sobre el informe de ICONA y del Servicio Geológico de Obras Públicas, que sí queda dentro de su Casa. Por tanto, aunque diga que con un simple dragado marginal, o con la limpieza de malezas se asegura que no haya pase de agua del Gígüela, como históricamente es —yo defiendiendo la «g» frente a la «c» del señor Ministro, pero esto tampoco es un problema ideológico; el centro-derecha escribe Gígüela y el centro-izquierda escribe Cígüela; no sé si habrá aquí razones más profundas que lleven a una discusión semántica—, lo cierto es que hay muchas formas, usted debe saberlo y yo desde luego lo sé, de quitar agua a un río respetando la formalidad de sus líneas marginales. Basta simplemente conocer, como he dicho antes, la teoría de los vasos comunicantes y cómo se comporta hidrogeológicamente una masa de tipo arcilloso o calcáreo, máxime cuando tiene una estructura esponjosa, por hablar en términos poco menos que coloquiales.

Ahí se ha dado una situación de reiteración. A mí me ha gustado mucho oír al señor Ministro su buena voluntad, su confianza casi «rousseauuniana» en que la situación va a arreglarse, pero tengo que decirle una cosa, señor Ministro: esa situación se viene arrastrando desde antes de que usted accediese a este Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y me temo mucho que vaya a seguir cuando usted deje de ser Ministro. Se está dando una situación poco menos que del «Far West»: se quita la represa, se repone; algo así, en imagen urbana, como los famosos y desgraciados temas del chabolismo. Usted, señor Ministro, no puede luchar con esa ingenuidad frente a unos señores que tienen, como están demostrando, todas sus armas jurídicas, que tanto usted como yo respetamos. ¡Solamente faltaría que no respetásemos las armas jurídicas que esos propietarios tienen! Pero, sepamos también cuál es su conducta social. Lo que yo veo aquí es que hay un tono «rousseauuniano» en la actitud del señor Ministro, que yo comparto porque a veces por las buenas se consigue más (se dice que con la miel se consigue más que con el vinagre) pero que no responde a la actitud de acritud que reina en Castilla-La Mancha como Junta de Comunidades, y no digamos en algunos colectivos, incluso en algunos Ayuntamientos de la zona, por parte de sus propios comilitantes.

Le ruego que, por favor, se ponga de acuerdo en saber hasta qué punto, a dónde llegan, y en dónde se separan las competencias en esta materia entre la Junta de Comunidades y el Gobierno Central. Creo que el problema es más grave. Lo que no me gustaría es que a mí como ciudadano, y mucho más a los afectados directamente, nos toreasen unos determinados señores; pero me molestaría mucho más que toreasen al Gobierno de la nación (que es mi Gobierno por poco que me guste quien lo pueda en estos momentos regentar desde el punto de vista de las ideas), me molestaría profundamente que siguiesen «toreando» —valga la expresión y la entrecomilla— al Go-

bierno de la nación unos señores que ya tienen demostrado que usan todos sus ardidés para salir adelante por vía leguleya o simplemente, como he dicho antes, de práctica del «Far West». Si hay que poner un «sheriff» en la zona, búsquese al mejor, pero hay que tener actitudes un poco «sheriffianas».

En el segundo tema, el de Montiel, yo tengo que reconocer la habilidad dialéctica del señor Ministro. El señor Ministro es mucho más experto en dialéctica que en aguas, eso lo sabe todo el mundo, aunque es necesaria para la dialéctica, pero aprovechar que el río Jabalón pasa por Montiel para hacer ahora una apología de la Ley de Aguas... Por favor, señor Ministro, reconozco su habilidad pero quizá se ha extralimitado. En el punto que estamos discutiendo el Grupo Popular (particularmente en las enmiendas que tanto el Grupo como este Diputado presentaron) no ponía en ningún momento en duda el tema de fondo: que esto guarda relación con la Ley de Aguas. El Grupo Socialista no le va a enseñar al Grupo Popular cuál es el juego de ese binomio propiedad particular-propiedad individual-propiedad común o bien general, ya que la justicia social no es patrimonio de nadie, y menos de algunos.

Pero en concreto, en el tema de la Ley de Aguas, yo le pido señor Ministro, que reconozca que ha sido una gran habilidad suya hablar como ha hablado por dos veces, sacando a colación la bondad de aquella Ley, sobre cuya bondad final todavía quedan por pronunciarse determinadas instancias que todos conocemos. Ha hablado de restaurar la situación. ¡Ojalá sean ciertas las buenas voluntades que el señor Ministro dice! Lo que sí le puedo asegurar —y él tiene que tener informes por lo que ha pronunciado al respecto anteriormente— es que se sabe que es una situación puramente coyuntural, por la excepcional avenida de aguas que ha habido en estos últimos meses, por lo que se han recuperado los niveles freáticos de esa zona, particularmente del río Jabalón y de la Vega de Montiel. Además, dada la permeabilidad de esa zona, tiene la facilidad, por suerte o por desgracia, de que igual que lo pierde, igual lo gana e igual lo vuelve a perder. Lo que le puedo decir es que también hace falta una coordinación de los diversos Ministerios porque a mí no me sirve de nada que se me diga «ad calendas» posteriores que habrá una limitación en las extracciones cuando entre en juego la Ley de Aguas, porque muy largo me lo fiáis, sobre todo cuando haya autorizaciones por parte de otros departamentos que van a permitir el cultivo de trescientas hectáreas de maíz, me estoy refiriendo concretamente al cultivo y a la extensión que dentro de unos días se empieza a sembrar lo cual pedirá el agua que tiene que pedir dentro de los meses que su propia naturaleza exige, y será mucha. Por tanto, es un tema serio.

Me ha extrañado, señor Ministro —me imagino que será un lapsus o lo ha englobado dentro de todo el problema—, la posible falta de sensibilidad cuando le he dicho que no solamente es el problema de esos regantes de la Vega de Montiel, sino del abastecimiento de aguas de dicha población. El abastecimiento de aguas al margen de otras

competencias creo que queda dentro de la esfera de las suyas.

Y paso a señalar una cuestión de fondo: hay total acuerdo, señor Ministro, por parte de los Grupos Popular y Socialista en esa zona hasta el extremo de que el alcalde del Grupo Popular ha ido acompañado por el primer concejal socialista al Gobierno Civil a dar estas quejas. A mí no me sirve que usted traiga a colación la antigua Ley de Aguas, que sí tenía posibilidades de actuación en casos como éstos; otra cosa es que el Grupo Socialista haga olvido de que existía también una Ley de expropiación forzosa, que forzosamente exige el justiprecio de aquello que se expropia, pero no quiero entrar en esa materia. La Ley de Aguas anterior también tenía recursos jurídicos y legales para intervenir, pero ha pasado como sobre ascuas sobre un tema.

Ha dicho S. S. que sólo hacía falta una autorización geológico-minera para el permiso correspondiente, y que esos pozos ya existentes se hiciesen más hondos y llegasen a detraer aguas más profundas. Yo digo una cosa, señor Ministro: la Administración dio esa autorización sin ningún estudio hidrogeológico, y cuando digo esto comprometo mi palabra de que eso es así, sin ningún estudio hidrogeológico. Por tanto, si aquí hay algún responsable no es el propietario de buena fe que pide la autorización y se le da y que no sabe cuáles son los requisitos que se autoexige a la Administración, sino la Administración que alegremente concede un permiso sin saber las circunstancias, que usted coincide conmigo, señor Ministro, en que son directas y clarísimas. Justamente el agua que se ha extraído de esos pozos es la causa de la sequía del Jabalón y de la situación producida.

Quisiera, señor Ministro —seguro que ha sido un olvido anterior—, que se hiciese referencia al abastecimiento de aguas por si hay, incluso, alguna promesa que pueda ser coyunturalmente interesante para llevar a aquellas buenas gentes. Por otra parte, desaría saber cuál es la responsabilidad y hasta dónde va a llegar el Gobierno cuando ha hablado de restaurar la situación respetando derechos preexistentes. Quisiera que me desmenuzase un poco más ese infinitivo. ¿Cómo se va a restaurar la situación? Pregunto en concreto: ¿Con algún tipo de indemnización a los cuantiosos gastos del propietario, que yo no he citado y que usted me ha ilustrado con una sociedad anónima que no corresponde exactamente con la titularidad? ¿Va el Ministerio a intervenir de alguna forma proponiendo alguna seguridad en el abastecimiento de aguas de la población? ¿Qué recursos va a utilizar el Gobierno, no simplemente la remisión a la hipotética puesta en juego de la Ley de Aguas «ad calendas manchegas»?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz-Pinés.

El señor Ministro tiene la palabra en turno de réplica.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): El señor Díaz-Pinés ha querido colocar la actitud de las propiedades privadas de las

lagunas artificiales en el plano de la absoluta falta de respeto a la Ley; ha denominado incluso al «Far West» como una referencia a ese tipo de actitudes y ha colocado en un plano antitético, «rousseauiniano», decía el señor Diputado, a la Administración.

Yo no me voy a pronunciar sobre los calificativos de la propiedad. He señalado que la Administración tiene que actuar con arreglo y respeto a la legislación aplicable, como no podía ser menos, lo que quiere decir que debe usar todos los elementos coercitivos que tenga en su mano y sólo éstos. La Administración lo está efectuando, ha demolido las obras; ha incoado unos expedientes sancionadores que han determinado unas multas de dos millones de pesetas, pendientes de recurso de alzada ante el Consejo de Ministros; ha incoado nuevos expedientes sancionadores; ha tratado, mediante este plan de limpieza de los cauces, de eliminar las condiciones que hacían más fácil la desobediencia a los propietarios particulares, y actuará, mediante la oportuna denuncia ante el fiscal, si se aprecian elementos delictivos en la conducta de los propietarios.

Por tanto, la Administración ha hecho, hace y va a seguir haciendo todo lo que la Ley le permite para evitar la desobediencia, el incumplimiento de la Ley, la conducta ilícita de los propietarios de estas lagunas. Ahora bien, esos expedientes administrativos requieren, por más que las conclusiones puedan parecer más o menos evidentes especialmente para un ilustre ingeniero de caminos, un estudio informativo y técnico que incorporar al expediente con las oportunas conclusiones técnicas, sin lo cual incumpliríamos las normas del procedimiento administrativo.

Por consiguiente, no es espíritu «rousseauiniano» demandar unos estudios que pueden aparecer como insuficientes por obvios, sino que es el cumplimiento de la legalidad lo que nos lleva a ello. Seguiremos denunciando; seguiremos demoliendo las obras no autorizadas y las tomas de agua consiguientes. Ya he insistido en que, si es preciso, ante la reiteración de los hechos, calificar como un desacato, como una desobediencia o, con arreglo a cualquier otro título que permita el Código Penal, la conducta de estos propietarios lo haremos porque es nuestro deber defender los cauces y los recursos públicos. Ello sin perjuicio de que en su momento el plan hidrológico puede contemplar soluciones más globales en las que ahora no puedo entrar. Por consiguiente, en absoluto aceptó una conducta pasiva, romántica o insuficientemente enérgica por parte de la Administración; todo lo contrario.

Ahora bien, si entramos a discutir teóricamente qué causas afectan a la disminución de los recursos del río Cigüela, lógicamente hay que entrar en la valoración de todo lo que es la sobreexplotación en su conjunto del acuífero 23. He admitido que afectan al río Cigüela las lagunas particulares. Seguramente, aun siendo mi cultura hidrológica, que no política como decía el señor Diputado, inferior a la suya en este ámbito de cuestiones, reconocerá el señor Diputado que la explotación de aguas subterráneas para cultivar cien mil hectáreas es una circunstancia que también hay que considerar con respecto a la de-

tracción de caudales que se producen en las lagunas privadas. No sé si en esto están en acuerdo o en desacuerdo los representantes de la Comunidad. Desde el punto de vista teórico no podemos decir que sólo las lagunas han determinado la situación del cauce del Cigüela.

Creo que la posición de la Administración no puede ser más clara, más tajante, más enérgica y a la vez más respetuosa con los procedimientos que nos permite la legislación hoy, y seguiremos en esa actitud.

En lo que se refiere a la Vega de Montiel, y sin perjuicio de que en mi respuesta no me he referido a todos los aspectos a que afecta la desaparición de los caudales del río Jabalón, que efectivamente afecta a explotaciones agrarias y al abastecimiento de la población de Montiel, subsano esa no mención, que no equivale a insensibilidad, sino sencillamente a que he procurado centrarme en los aspectos en que más se relacionaban los derechos de los titulares de la zona de Montiel con respecto al titular de la finca Casa Silverio. Yo no he mencionado nombres particulares, en absoluto he tratado de llevar al terreno de la confrontación personal este hecho. He manifestado que el propietario de la explotación agraria de Casa Silverio, o la zona de Coto Camilo, efectúa esa explotación con arreglo a título administrativo legítimo, en absoluto he tratado de contraponer una situación ilegítima frente al derecho legítimo de otras personas; ambos tienen derechos reconocidos por la Ley; esos derechos se han reconocido con arreglo a una legislación que hemos aplicado.

Se otorgó la oportuna concesión en la que, en su momento, se revisaron las características técnicas por el Instituto Geológico y Minero del Ministerio de Industria. Las consecuencias de la afectación de caudales nos son permitidas con la vieja Ley de Aguas, eso es precisamente lo que ha hecho el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo al aplicar el artículo 23 de la vieja Ley de Aguas, incoando este expediente en el que, una vez dispongamos de los estudios de la Comisaría de Aguas, actuaremos en consecuencia. Por tanto, no hacía falta la nueva Ley de Aguas para tratar de restaurar esa situación, yo eso se lo he reconocido al señor Diputado. Se ha incoado el expediente, se han iniciado los estudios y, cuando culminen estos que, insisto, se van a acelerar al máximo, tomaremos las conclusiones que procedan. ¿Cuáles van a ser ellas? Las que procedan; desde luego no me recato en decir a S. S. que haré todo lo que permita la Ley, absolutamente todo lo que me permita la Ley que sea beneficioso para restaurar las cosas, pero creo que no debo pronunciarme hoy sobre las fórmulas cuando el expediente está iniciado pero no se ha acabado. Cuando dispongamos de elementos de juicio abordaremos la solución al problema del abastecimiento y de las explotaciones agrarias que se ha producido en esa zona.

Insisto, unos y otros tienen título legítimo, aunque es verdad que los primeros, los habitantes de la zona de Montiel, tienen un título preexistente al del titular de esta explotación, quien seguramente ignoraba, en el momento de iniciar la explotación, la precariedad de esos recursos hidráulicos, aunque ésa ya sería responsabilidad de las re-

laciones privadas que le condujeron a la titularidad de esa explotación.

Esta es toda la repuesta que le puedo dar a su señoría. En consecuencia, creo que no me podrá reprochar ni la respuesta firme ni la respuesta respetuosa con arreglo a los procedimientos administrativos que exige la Ley respecto de estas situaciones y, habiéndome manifestado ante esta Comisión con la rotundidad o con la firmeza con que ha tratado de hacerlo, confío en que la posición del MOPU en estos momentos tampoco suscite duda alguna a su señoría sobre la decisión con la que actuaremos en su momento.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

En principio está previsto en el orden del día iniciar la segunda fase de la tramitación que nos corresponde llevar a cabo hoy a las 11. ¿Hay algún inconveniente por parte de los Grupos Parlamentarios para seguir de inmediato o se prefiere iniciar realmente la sesión a las 11 tal como habíamos previsto?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No hay inconveniente, si el Ministro no está cansado.

PRESENTACION DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/1991, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 198 DEL REGLAMENTO Y CONCORDANTES, CON ASISTENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (SAENZ COSCULLUELA)

El señor PRESIDENTE: Vamos a seguir la sesión con el siguiente punto del orden del día, que se refiere a la presentación del Plan General de Carreteras 1984/1991, para lo cual vamos a dar, en primer lugar, la palabra al señor Ministro, con el propósito de que se sirva exponer el contenido del Plan, y muy particularmente las modificaciones introducidas tras la última presentación iniciada ya en esta Comisión como consecuencia de las alegaciones que al respecto hayan podido ser presentadas por las distintas partes afectadas.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO: (Sáenz Cosculluela): Señoras y señores Diputados, el objeto de esta intervención es la presentación, de la forma más detallada y concreta posible, del Plan General de Carreteras elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y aprobado en el mes de diciembre pasado por el Consejo de Ministros, y del que me permití ofrecer una información exhaustiva a sus señorías con objeto de que, con independencia de la publicación en el «Boletín Oficial del Congreso de los Diputados», pudieran S.S. disponer de la ocasión de conocer y estudiar el contenido de la Memoria del Plan General de Carreteras.

La planificación constituye uno de los grandes principios rectores en la política de un Ministerio fundamentalmente inversor, en el que las actuaciones deben contemplarse a medio y largo plazo, y por ello fue incluida con carácter prioritario dentro del programa electoral del Partido que sustenta al Gobierno. Si no fuera así, la ausencia de una adecuada planificación daría lugar a actuaciones sectoriales inconexas que no responderían a un esquema racional de correspondencia entre las necesidades detectadas y la asignación de los recursos disponibles. Además, no se podría hacer un oportuno seguimiento ni lograr una correcta integración dentro de la política socio-económica general del Gobierno.

Como consecuencia de esta ausencia de planificación resultaba una falta de transparencia en las actuaciones del Departamento, de modo que difícilmente era posible establecer unas justificaciones convenientemente valoradas. Tampoco se podía esbozar una programación coherente de actuaciones a medio y largo plazo, ni, por tanto, se tenía una idea clara o explícita de cuáles eran los objetivos perseguidos por una determinada política.

Para subsanar este deficiente punto de partida se puso en marcha un amplio proceso de planificación, abarcando los variados ámbitos de actividad del Departamento. Así se plasmaba la voluntad de dotar de la máxima coherencia a las diferentes actuaciones sectoriales y de garantizar la máxima transparencia en la gestión, con el fin de poder seguir y controlar el cumplimiento de los compromisos adquiridos.

El cumplimiento del propósito general enunciado se materializó, en lo relativo a carreteras, con la prestación del Plan General de Carreteras para el periodo 1984/1991. De esta manera se concluye la formulación de un Plan iniciado al comienzo de esta legislatura, cuyo documento de avance ya fue presentado ante esta Cámara en sesión del 20 de octubre de 1983, y que posteriormente ha sido revisado al alza a lo largo de todos los trabajos preparatorios de la presentación ante esta Cámara del Plan General de Carreteras.

La planificación inicial en carreteras ha permitido su integración en las previsiones inversoras del Gobierno, y como tal ha quedado incorporada en el programa económico a medio plazo 1985/1988, elaborado por el Ministerio de Economía, Comercio y Hacienda. Pero no sólo las actuaciones en carreteras se coordinan con la programación económica, también la indudable trascendencia social de la construcción de obras públicas ha quedado reflejada en la asignación a carreteras de una partida muy apreciable de la inversión pública adicional contemplada en el AES (Acuerdo Económico y Social), firmado entre el Gobierno, la CEOE y la Unión General de Trabajadores.

Junto con estas razones generales, que por sí solas justificarían la planificación viaria, existen además otras directamente ligadas con las peculiaridades del sector.

Nuestro ordenamiento legal define la carretera como una competencia entre las Administraciones central y autonómica. La adecuada coordinación de actuaciones entre unas y otras Administraciones pasa por la existencia de planes aprobados como expresión de los compromisos

adquiridos, a partir de los cuales será posible optimizar y, en su caso compatibilizar, el conjunto de las actuaciones propuestas, así como proceder a su ejecución de acuerdo con unos calendarios adecuados. Esta forma de plantear las actuaciones será claramente beneficiosa para la mejora de la red de carreteras y plenamente consecuente con el proceso de transferencias llevado a cabo.

En caso contrario, podrían aparecer descoordinaciones, tanto en la definición de las actuaciones como en su programación en el tiempo. Estas se traducirían en la presencia de disfuncionalidades que podrían distorsionar la imagen del conjunto de la red que es percibida por el usuario como un todo armónico, con independencia de su titularidad.

Se podrá argumentar sobre la conveniencia de englobar los planes de carreteras como parte de planes de transporte más amplios en los que se examina y establece una estrategia conjunta, bien para todos los sistemas existentes: carretera, ferrocarril, etcétera, bien para parte de los mismos; por ejemplo: las infraestructuras o los servicios de transporte terrestre. Con este proceder se trataría de que cada modo o conjunto de modos de transporte juegue el papel que le corresponda, el que más conviene a la sociedad, que sería definido considerando el conjunto de todos los modos y los correspondientes colectivos afectados, y no en función exclusiva de los intereses y capacidades específicas del modo planificado aisladamente.

En España el realismo fuerza a ser más modesto. En 1961 se redactó el último Plan General de Carreteras; desde entonces, los programas parciales de actuación: autopistas de peaje, redia, etcétera, han eclipsado los escasos intentos de realizar una planificación del conjunto de la red estatal, planificación que debía poner especial atención en la coordinación con los otros modos de transporte.

La elaboración de planes como el de carreteras constituye un primer e importante paso en el discurrir de la planificación integral del transporte; planificación, por otra parte, frecuente entre no pocos países integrantes de la Comunidad Europea. La carretera y el transporte por carretera ocupan un lugar importante en el conjunto de la economía nacional, y es el sector determinante en la configuración del sistema de transporte español. Esta doble dimensión de la carretera como componente importante de la obra pública y como base del sistema de transporte, merece ser resaltada.

El sector de la construcción presenta aproximadamente las dos terceras partes de la formación bruta de capital fijo. En dicho sector, la participación de la carretera es la segunda en importancia después de la vivienda.

Por lo que respecta al sector transporte, por la carretera se mueve el 89 por ciento del total del tráfico interior de viajeros y el 91 por ciento del de mercancías. Estas cifras son suficientemente elocuentes, ejemplifican por sí solas el alcance y trascendencia de un Plan como el que someto a su consideración, al tiempo que ilustran sobre su carácter, ya que éste se configura como documento integrador del conjunto de las actuaciones en la red estatal de carreteras, superando, como apuntaba, anteriores pro-

gramas fragmentarios, autopistas, redia, etcétera; como instrumento de coordinación de los planes de carreteras de las distintas Administraciones y, en particular, entre la Administración central y autonómica; como elemento de coordinación con las actuaciones previstas en el resto de las infraestructuras de transporte y, especialmente, con los servicios de transporte por carretera, como elemento de coordinación con las actuaciones en materia de política territorial, económica y social, de manera que se promueva una adecuada localización de actividades, se tienda a un equilibrio territorial y regional y se articule una acertada asignación de recursos, y como documento que introduce, en el ámbito de los agentes económicos y de la inversión, una certidumbre de qué infraestructura va a existir en cada ámbito regional, lo cual incide necesariamente en las perspectivas de ese desarrollo comarcal o regional.

El Plan que se presenta a esta Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso de los Diputados se refiere a los 20.108 kilómetros que constituyen la red estatal a cargo de la Administración central, una vez sea completado el proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas. Recuerden SS. SS. que fue en diciembre de 1984 la fecha de publicación del último Real Decreto de transferencias en materia de carreteras. Resultado de este proceso fue el cambio de titularidad de cerca de 60.000 kilómetros, anteriormente gestionados por el MOPU.

Los criterios utilizados para la determinación de los itinerarios de interés general del Estado fueron plasmados conjuntamente por las Administraciones central y autonómicas, y dichos criterios persiguen la inclusión en la red estatal de los itinerarios de tráfico internacional, de los itinerarios nacionales que soportan tráficos importantes de largo recorrido, con un porcentaje considerable de vehículos pesados o una carga considerable de mercancías peligrosas; de los accesos a puertos y aeropuertos de interés general; de los accesos a los principales pasos fronterizos.

Al incluirse estos itinerarios y accesos, la red comunicadora, como es lógico, las poblaciones y centros de actividad económica más importantes y, además, constituye una malla cerrada y homogénea que se reparte de manera equilibrada entre las distintas Comunidades Autónomas, sin vacíos importantes, incluso donde el tráfico es débil; evita una estructura radial, estableciendo ejes norte-sur y este-oeste, que pueden ser, en parte, alternativos a los ejes que actualmente soportan la mayor intensidad de tráfico y que permiten diversificar los accesos a determinadas Comunidades Autónomas.

Todo plan ha de enmarcarse bajo unas directrices generales y persigue la consecución de determinados objetivos. Los grandes elementos directrices del Plan General de Carreteras pueden reducirse someramente a tres: uno, dotar a la nación de las carreteras necesarias, asegurando su integración en el medio natural, histórico y social; dos, contribuir a la consecución de un mayor equilibrio territorial y social; y tres, gestionar y planificar la red estatal de carreteras con criterios económicos, es decir,

aprovechando cuanto se pueda lo existente, y asegurando un uso eficaz de los recursos disponibles.

La primera directriz es relativa a la movilidad de personas y cosas, mientras que la segunda se refiere a la movilidad de actividades localizadas en el espacio; ambas responden a las funciones básicas de la carretera, contempladas tanto desde la vertiente del transporte motorizado como desde la perspectiva del territorio.

La tercera directriz responde al planteamiento general de este Departamento, encuadrado dentro de la política gubernamental, de gestionar los recursos públicos con criterios de eficacia y de rentabilidad social.

Estas tres directrices fundamentales se pueden concretar en una serie de objetivos, directamente relacionados con cada una de ellas, agrupados en tres grandes paquetes: tráfico, territorio y economía.

Por lo que se refiere al tráfico, los objetivos prioritarios son: adecuar el nivel de servicio de la red a la demanda de transporte; mejorar la seguridad vial y homogeneizar las condiciones de circulación en itinerarios completos, reduciendo, a la vez, el impacto de tráfico de paso en los núcleos de población.

La realización de estos objetivos permitirá dotar a la nación de las carreteras necesarias, de acuerdo con la situación económica general, y mediante una normativa técnica actualizada.

Por lo que respecta al territorio, hacer más fluidas las comunicaciones entre las diferentes regiones, mejorando los principales itinerarios de larga distancia; incrementando la accesibilidad a aquellas zonas en las que el déficit de éstas signifique un condicionante al desarrollo de las mismas, constituyendo objetivos básicos en la medida en que su consecución contribuirá a un mayor equilibrio territorial y social.

Finalmente, en lo relativo a la economía, es fundamental optimizar la gestión y planificación de la red de carreteras. Ello se consigue incrementando la eficacia y agilidad de la Administración, presentando una especial atención a la conservación y modernización de la red existente, potenciando la integración de las carreteras en el medio natural y social, y rehabilitando el patrimonio infraestructural histórico.

Dicho más brevemente: no se trata tan sólo de aumentar la inversión, sino de mejorar el rendimiento de la que se haga, y esto es especialmente importante cuando el Ministerio, para recuperar la caída de la inversión que se produjo a finales de los 70 y hacer frente al deterioro de la red, se propone aumentarla en gran medida.

En el avance del Plan presentado ante esta Cámara, ya se estableció un primer diagnóstico de la red de carreteras, teniendo en cuenta los datos entonces disponibles sobre la geometría de la carretera, las características de los tráficos, el estado de los firmes y de la señalización. Este análisis, realizado tramo a tramo y por itinerarios, fue completado con una visión del conjunto de la red y de la accesibilidad que ésta proporciona a las distintas zonas del territorio. En el tiempo transcurrido desde la elaboración del avance, la información disponible ha sido complementada y contrastada y se han elaborado nuevos do-

cumentos técnicos que han permitido un análisis más profundo y preciso del estado de las carreteras y de su utilización, diferenciando, además, el comportamiento peculiar en los principales corredores de transporte.

Como base de un banco de datos del patrimonio viario se ha procedido a la realización de inventarios de carreteras que respondan a las necesidades actuales de facilidad de consulta, posibilidad de ampliación y actualización de datos y fiabilidad de la información. Por ello se ha concluido un inventario de características físicas y geométricas de la red, se ha avanzado el catálogo del patrimonio histórico de puentes y se han promovido los inventarios de firmes y de puentes.

El análisis de la red se ha profundizado tanto en sus aspectos concretos como en sus cuestiones globales. Ello ha sido posible mediante la realización de estudios de accesibilidad, la puesta a punto de un modelo de tráfico para el conjunto de la red y el análisis detallado de los principales corredores de transporte. Cuestiones que han sido tratadas con especial atención son las vías de gran capacidad y las travesías de población. En el primer caso, debido a la necesidad de diseñar la infraestructura más adecuada para los numerosos tramos congestionados de la red; en el segundo caso, porque más de la cuarta parte de la población española es encuentra afectada por el tráfico de paso en las poblaciones y ser en éstas, además, donde el conductor sufre los mayores retrasos en los viajes de largo recorrido.

El conjunto de los nuevos estudios realizados ha permitido confirmar en sus líneas el diagnóstico esbozado con el avance. En síntesis, el diagnóstico refleja la existencia de un elevado número de kilómetros de la red estatal que carece de las características geométricas o de firme exigibles en una red de carreteras que, por su definición y cometido, debe ser vertebradora del país. Este hecho ha contribuido a que el tráfico se concentre más en los escasos itinerarios acondicionados, abandonando otros que pueden jugar un papel importante en un modelo más equilibrado del territorio.

Podemos, por tanto, concluir rubricando lo indicado en el avance ya expuesto en su momento. Teniendo en cuenta la densidad de población, la distribución de ésta en el territorio y el grado de desarrollo en el país, es posible afirmar que en general los problemas de las carreteras españolas están más relacionados con la calidad y el estado de la red que con la cantidad y extensión de la misma.

Un aspecto de especial interés es, como anteriormente indicaba, el relativo a las autopistas de peaje. Sus elevados costes de construcción y los importantes gastos financieros que han acarreado los créditos necesarios para su construcción, unido al hecho de la casi estabilización de los tráficos que las utilizan, han dado por resultado el agotamiento de esta modalidad de construcción, reduciéndola a cerrar los itinerarios incluidos en concesiones en marcha y a la paralización durante años de nuevas realizaciones. Por ello se ha hecho necesario buscar y diseñar una nueva alternativa de carreteras de gran capacidad. Los conflictos planteados por las carreteras al atravesar los núcleos de población han sido minuciosamente anali-

zados. El estudio exhaustivo de estas poblaciones ha permitido establecer la relación de las travesías en las que se presentan los mayores conflictos, tanto para la población residente como para el tráfico de paso. Las soluciones planteadas exigen una gestión coordinada con los municipios afectados y las Comunidades Autónomas correspondientes, pero sin duda es una de las necesidades más acuciantes existentes hoy día en la red de carreteras, y su solución es una de las actuaciones más beneficiosas que para la comunidad pueden plantearse en el marco del presente Plan.

El uso de la carretera conlleva una serie de efectos externos, de los que básicamente nos interesa resaltar dos de ellos: los accidentes y los impactos medioambientales. La mejora progresiva de la seguridad vial será un cometido de primer orden, pues siempre el tributo de víctimas de la carretera nos parecerá excesivo, de tal manera que de los tres factores presentes en cualquier accidente: conductor, vehículo y carretera, trataremos de minimizar la participación de esta última.

En lo que atañe a los impactos medioambientales, se ha considerado la mejor integración en el medio, adecuando el entorno de la carretera, particularmente en aquellas zonas o espacios que más lo requieren por sus especiales características naturales.

Establecido el diagnóstico de las carreteras y antes de pasar a la formulación de las propuestas, era preciso referir los contenidos del Plan al marco general de la economía española. El programa económico del Gobierno a medio plazo nos proporcionaba las previsiones acerca de la evaluación de las principales magnitudes macroeconómicas. A ellas se añadían unas estimaciones relativas a las pautas de crecimiento de la población y a las variaciones en la motorización, aspecto de innegable incidencia en la valoración del tráfico usuario.

El análisis conjunto de estos factores venía a confirmar lo que ya en el avance había sido apuntado, esto es, que el tráfico en nuestras carreteras crecerá ligeramente durante los próximos años con menores ritmos que en el pasado. Este hecho nos ofrece la oportunidad de poder recuperar el terreno perdido y, con una actuación decidida sobre la carretera, conseguir dotar a la nación de una red mejorada y modernizada, de tales características que no sólo no supongan un condicionante, sino que coadyuven necesariamente en el óptimo funcionamiento del sistema de transporte.

Las propuestas de actuación del Plan proceden de un doble proceso de perfeccionamiento. Por un lado, con la profundización y continuación de los estudios técnicos llevados a cabo desde el avance; por otro lado, con la contratación de las propuestas iniciales a lo largo de un amplio período de difusión e información pública. En este proceso no ha sido ajena esta Cámara. Prueba de ello son las múltiples intervenciones parlamentarias, orales y escritas, de los distintos Grupos Parlamentarios, relativas al Plan General de Carreteras, y a las que se ha ido dando cumplida respuesta, al igual que idénticas iniciativas producidas con la similar respuesta en la Cámara senatorial.

Especial atención se ha prestado a la coordinación de

las propuestas del Plan con las Comunidades Autónomas. Después de una dilatada fase de contrastación con los programas o, en su caso, Planes Autonómicos de Carreteras, puede decirse que son prácticamente inexistentes los tramos de conflicto o disparidad. El contenido del Plan General de Carreteras puede explicarse en base a su estructura de programas, a desarrollar en dos fases de cuatro años cada una; 1984-1987 y 1988 y 1991. Los programas son el de autovías, el de acondicionamiento de la red, el de reposición y conservación de la red y el programa de actuaciones en medio urbano.

Comenzando por el programa de autovías, dentro del Plan se consideró de primera importancia el establecimiento de la red estatal de vías de gran capacidad, tal que, contemplando la inclusa red de autopistas de peaje existente, estructurase y equilibrase el territorio. Para configurar dicha red fue preciso estudiar las distintas alternativas existentes en cuanto a las características de este tipo de vías de gran capacidad. El agotamiento en la práctica del modelo seguido para dotar al país de infraestructuras viarias de gran capacidad, modelo basado en la Ley de autopistas de 1972, obligó a estudiar las ventajas e inconvenientes de otras opciones para la construcción de carreteras de gran capacidad. El principal dilema se planteó entre la utilización al máximo posible de la infraestructura existente, efectuando un desdoblamiento de calzada y convirtiendo la carretera convencional en una autovía, o bien en construir una nueva carretera con calzadas separadas, bien fuera tipo autovía o autopista.

Para evaluar una y otra alternativas se estudiaron exhaustivamente los siguientes aspectos. El aspecto económico, canalizando y comparando los diferentes costes y beneficios derivados de los diferentes tipos de opciones; el aspecto de transporte, estimando la distribución de los tráficos en los distintos corredores de transporte, estimación dirigida fundamentalmente a determinar si la solución adoptada resuelve o no los problemas de congestión existentes en la carretera convencional en servicio; aspecto de modalidad de explotación, considerando la implantación o no del peaje, la influencia que ello ocasionaría en la captación del tráfico, sus efectos sobre el trazado y la localización de enlaces; y aspecto de seguridad vial, estimando la mejora global conseguida con cada tipo de carretera de alta capacidad para un mismo monto global de inversión. Como resultado de todos estos análisis se decidió que las infraestructuras que contemplasen la red española de alta capacidad fueran autovías. Estas debían utilizar, siempre que fuera posible, la carretera convencional existente para un sentido de circulación, controlando los accesos a las mismas y construyendo intersecciones a distinto nivel en los principales cruces de carreteras. Cuando no resultara factible el aprovechamiento de la calzada existente, bien por sus características geométricas deficientes, bien por las peculiaridades de su entorno, se procedería entonces a la construcción de dos nuevas calzadas.

El programa de autovías engloba todas las actuaciones de vías de gran capacidad y se configura como uno de los programas de mayor alcance y envergadura del Plan. Los

2.359 kilómetros inicialmente previstos en el avance se han visto sustancialmente incrementados hasta 3.250 kilómetros de nuevas autovías. El conjunto de las actuaciones de autovías se encuentra reflejado en el plano que SS. SS. tienen expuesto, y destacan por su longitud las siguientes. Ustedes pueden observar en el plano que está mas a la derecha (*Señalándolo.*) y verán que en él se ha pintado todo el conjunto de las actuaciones de autovía en el cual también se encuentra pintada la actual red de autopistas de peaje.

Las grandes autovías por su longitud son: la autovía del Norte, de Madrid a Burgos, que no estaba incluida en el avance del Plan General de Carreteras y que enlaza en Burgos con la red de autopistas de peaje. La autovía de Aragón, Madrid-Zaragoza, que, a partir de La Almunia de doña Godina, enlaza con la autopista de peaje del corredor del Ebro. La autovía de Levante, Madrid-Valencia y Alicante, en donde queda por precisar parte de su trazado, a la espera de estudios técnicos y de los resultados de la información pública que se puso en marcha; es la zona que observarán ustedes manchada en una trama azul (*El señor Ministro señala el mapa de la derecha.*) La autovía de Andalucía, Madrid-Sevilla. La autovía de Extremadura, Madrid-Badajoz, hasta la frontera con Portugal. La autovía de del Noroeste, desde Adanero, que es donde termina actualmente la autopista de peaje, hasta Benavente, y la autovía de Castilla, que va de Burgos a Tordesillas.

La autovía del Mediterráneo, de Alicante a Murcia y Puerto Lumbreras y su prolongación hasta Baza, en la provincia de Granada, donde entroncará con la autovía Sevilla-Antequera-Granada-Baza, que construirá la Comunidad Autónoma de Andalucía. La autovía de la Costa del Sol, Málaga-Algeciras.

Junto con estas autovías de gran longitud existen otros tramos más reducidos, pero significativamente importantes y que me permito señalar: la autovía Sevilla-Huelva, la autovía Vigo-Tuy-frontera con Portugal, la autovía Oviedo-Campomanes, la autovía Oviedo-Pola de Siero, la autovía Madrid-Toledo, la autovía Murcia-Cartagena, la autovía Santander-Torrelavega, la autovía del Cantábrico que va de Santander al límite con la provincia de Vizcaya —que es otra innovación con respecto al avance, al igual que la prolongación desde Vigo a la frontera portuguesa—, donde se enlaza con la autovía propugnada en la solución Ugaldebieta, a cargo de la Diputación Foral de Vizcaya; autovía Valencia-Utiel, inicialmente no incluida en el avance, autovía Lérida-Cervera, tampoco contemplada en el avance, autovía Igualada-Martorell, innovación con respecto al avance, autovía Jerez-Puerto de Santa María y autovía Antequera-Málaga, tampoco incluida en los avances.

El total de los 3.250 kilómetros previstos en el programa de autovías tiene un coste de construcción estimado en 330.000 millones de pesetas. En cada una de las dos fases del Plan 1984-87, 1988-91, está previsto iniciar los trabajos en un número similar de kilómetros: 1.640 en la primera fase y 1.610 en la segunda fase, con una inversión comprometida, respectivamente, de 166.000 millones de pesetas y 164.000 millones de pesetas, valores de 1984.

El segundo programa, el programa de acondicionamiento de la red, actúa sobre 6.635 kilómetros de la red estatal y persigue modernizar los principales itinerarios de larga distancia no incluidos en el programa de autovías. Las características geométricas serán las que se estimen adecuadas técnicamente en función de las peculiaridades de la demanda y de las condiciones topográficas del terreno atravesado por estas carreteras.

En todo caso, las características geométricas mínimas serán normalmente las correspondientes a la velocidad específica de proyecto de 80 kilómetros por hora, sección transversal de siete metros de calzada y 1,50 metros en cada uno de los arcones.

El programa de acondicionamiento de la red incluye los siguientes subprogramas: acondicionamiento del trazado en 5.808 kilómetros en los que se mejora el trazado de grandes tramos y se regulariza la sección transversal. Acondicionamientos locales o puntuales en 827 kilómetros y realización de más de 200 variantes de población en otros tantos núcleos de menos de 50.000 habitantes cuya población está atravesada conflictivamente en este momento por las carreteras estatales incluidas en este programa.

La valoración del conjunto de actuaciones incluidas en este programa asciende a 240.000 millones de pesetas. La disminución aparente del monto global de inversión inicialmente asignado en el avance a este programa estriba en el menor número de kilómetros contenidos al haber sido absorbidos parte de ellos por el programa de autovías.

El tercer programa, el de reposición y conservación de la red, tiene por finalidad conseguir que el conjunto de la red estatal de carreteras alcance y mantenga las debidas condiciones tanto de capacidad estructural y de acabado geométrico de su plataforma como de señalización y otros elementos auxiliares de la carretera. Estas condiciones permitirán una circulación con unos niveles de servicio y de seguridad adecuados a la demanda.

Las características geométricas mínimas normales serán las correspondientes a velocidad específica de proyectos de 60 kilómetros por hora y sección transversal de siete metros de calzada y arcones de un metro. En el programa de reposición y conservación se engloban diversos subprogramas de actuación: mejora de la plataforma y pavimentación en 8.320 kilómetros de la red, reflejados en el plano y no incluidos en los anteriores programas. Me estoy refiriendo al plano segundo (*Señalándolo.*), que engloba el programa de autovías, que se pinta con un dibujo de desdoblamiento más grueso, con un trazado con un hueco en blanco, y al conjunto de la red estatal, que también está reflejado en trazo rojo. La valoración aproximada es de 70.000 millones de pesetas.

Conservación ordinaria, en donde se incluyen todas las operaciones habituales de conservación, estimándose su valoración en 50.000 millones de pesetas. Mejora de la seguridad vial, específicamente destinado a hacer frente a actuaciones puntuales preferentemente orientadas a disminuir los índices de peligrosidad en tramos o intersecciones demasiado inseguras, entre las que cabe destacar

la supresión de más de 80 pasos a nivel con el ferrocarril. Está previsto destinar 1.500 millones de pesetas anuales a este subprograma durante los ocho años del Plan.

Señalización: este programa, como el anterior, son secundarios si nos atenemos al volumen de inversión a ellos destinados, pero su importancia es de primer orden para conseguir una adecuada y satisfactoria explotación de la red de carreteras y una perfecta diferenciación de las carreteras que son competencia de la red del Estado con respecto a las que están atribuidas a las competencias de las diversas Comunidades Autónomas. Este subprograma de señalización, tanto horizontal como vertical, es prioritario y, como tal, ya ha sido impulsada alguna señalización y balizamiento propios de la red estatal.

El conjunto de las actuaciones contenidas en el programa de conservación y reposición asciende a 140.000 millones de pesetas, y la mayor parte de sus realizaciones serán ya palpables en la primera fase del plan.

Por último, el programa de actuaciones en medio urbano contempla las actuaciones en la red estatal a su paso por los núcleos urbanos que tienen una población superior a 50.000 habitantes, así como los accesos a los puertos y aeropuertos de interés general del Estado.

Es del máximo interés del Departamento racionalizar las actuaciones en medio urbano, teniendo presente que la resolución de los problemas de viario y de transporte, urbano es un cometido fundamentalmente municipal y autonómico. De ahí que en el presente programa la intervención estatal en zonas urbanas se concentre en lo necesario para garantizar la continuidad de los itinerarios estatales y facilitar el acceso a las principales ciudades, así como a los puertos y aeropuertos de interés general del Estado.

El monto global de las inversiones consideradas en este programa asciende a 90.000 millones de pesetas. El conjunto de los cuatro programas expuestos supone comprometer una inversión, en los ocho años programados, de 800.000 millones de pesetas. Su financiación está prevista, en principio, con cargo a las partidas presupuestarias ordinarias. Una vez finalizadas las actuaciones programadas, la situación de la red estatal de carreteras, reflejada en el plano expuesto, será la siguiente: autopistas de peaje y libres, 1.930 kilómetros; autovías, sin peaje, 3.733 kilómetros; carreteras de dos carriles con plataforma de nueve metros, 14.768 kilómetros, excepto ciertos tramos que discurren por zonas montañosas.

Pudiera parecer que el plan, por el alcance y envergadura de las actuaciones descritas, es inviable, es una simple declaración de intenciones. Para refutar esta posible opinión, no me extenderé en consideraciones genéricas, sino que me referiré simplemente a lo ya realizado en 1984 y 1985 y a lo previsto para 1986 como expresión clara de la voluntad de llevar adelante el Plan. Y anuncio a SS. SS. que a lo largo de las inmediatas semanas confío en disponer ya, en forma de publicación adecuada, de la información que me propongo transmitir a todos los miembros de esta Comisión y, si fuera preciso, a todos los miembros de la Cámara, reflejando detalladamente las actuaciones habidas con arreglo al avance del Plan en

1984; las actuaciones realizadas, con todo detalle, en 1985 a 31 de diciembre; el estado de las obras que están en ejecución con respecto al ejercicio económico de 1985 y que continúan en 1986 y la previsión o programación para 1986; de manera que SS. SS. puedan disponer de una información que reiteraré por escrito cuantas veces sea preciso, con objeto de que el Plan General de Carreteras ofrezca no una satisfacción política solamente a los señores Diputados y al propio Gobierno o a la opinión pública, sino que constituya un elemento de certidumbre para la inversión en aquellas zonas en las que la carencia de infraestructura ha podido determinar una mayor dificultad de inversión, y para que los agentes económicos inversores, disponiendo de la certidumbre de que habrá una infraestructura adecuada en determinadas regiones, puedan tener en cuenta esa información y esa certidumbre a la hora de efectuar sus propios planes de inversión y, naturalmente, ello es especialmente importante en Comunidades tan abandonadas en la infraestructura viaria como pueden ser Cantabria, Galicia o Andalucía, en las que el conocimiento de las posteriores infraestructuras que se van a crear puede facilitar la tendencia a la utilización de los polígonos industriales, de las zonas industriales en esas regiones.

En 1984 se llevaron a cabo actuaciones en 49 kilómetros del programa de autovías, en 727 kilómetros del programa de acondicionamiento de la red y en 1.017 kilómetros del de reposición y conservación. El monto total de la inversión realizada ascendió a 56.970 millones de pesetas.

En 1985 se iniciaron las obras en 163 kilómetros del programa de autovías, en 585 kilómetros del programa de acondicionamiento de la red, y en 1.027 kilómetros del de reposición y conservación. La inversión total realizada fue de 74.921 millones de pesetas.

No deseo extenderme más en cifras. Por ello apuntaré únicamente que las previsiones para 1986, de 83.402 millones de pesetas, confirman el esfuerzo inversor en materia de carreteras y el consiguiente desarrollo de los distintos programas de actuación. Pero el mantenimiento de los ritmos inversores, con ser importantes, no agotan la necesidad de implementar distintos instrumentos para garantizar la viabilidad del Plan. Me referiré a dos de ellos: uno relativo al marco legal y otro a la gestión.

Con el fin de adaptar y modernizar la normativa legal, está previsto proponer a la Cámara, mediante el oportuno proyecto de ley, la modificación de determinados aspectos de la vigente Ley de Carreteras que facilitarán, sin duda, la mejor operatividad del Plan.

La adecuación de la estructura orgánica del MOPU al marco competencial ha llevado a una reorganización general de los servicios centrales y periféricos del Departamento, tal y como expresan las normas publicadas recientemente en el «Boletín Oficial del Estado».

En lo que atañe a carreteras, la nueva configuración aprobada va a permitir una más ágil y eficaz gestión que posibilitará la mejor puesta en práctica del Plan. Además de estas acciones de índole legal y organizativa, han sido impulsadas operaciones específicas dirigidas a conseguir

una mejor coordinación de las Administraciones implicadas en determinadas y complejas propuestas de actuación. En este sentido, y como muestra de una línea de actuación, puedo señalar dos convenios recientemente suscritos; uno entre el Departamento que dirijo y la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla, para llevar a cabo todo un conjunto de actuaciones en la capital andaluza, y otro con la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, para mejor compaginar las actuaciones viarias en la capital del Estado. Pero, junto a las medidas destinadas a desarrollar el Plan, es conveniente arbitrar otras orientadas a la profundización y mejora de la planificación ya realizada.

En una época de crisis, como la actual, resulta arriesgado efectuar previsiones a medio y largo plazo. Por ello es necesario realizar un seguimiento de los principales parámetros del Plan para confirmar la bondad de las previsiones efectuadas y, en caso de observarse disparidades apreciables entre lo supuesto y lo realmente acaecido, proceder a su adaptación con los nuevos datos de la realidad; adaptación que, en todo caso y en mi opinión, sería aconsejable concebir para el periodo posterior a la vigencia de este Plan General de Carreteras, de manera que antes de su culminación pudiera disponerse de los elementos de trabajo necesarios para que no haya solución de continuidad con posteriores instrumentos de planificación que no detengan, que no interrumpan, una actuación en la red del Estado existente o por crear en el futuro. En definitiva, de lo que se trata es de establecer la planificación no como algo rígido, producto de un evento excepcional realizado esporádicamente, sino como algo continuo e integrado en las prácticas habituales de la gestión.

La incorporación de España a la Comunidad Económica Europea permite acceder a los fondos comunitarios existentes para la financiación de obras de infraestructura. El Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Banco Europeo de Inversión han sido fuentes comunitarias de las que se han beneficiado varios proyectos de carreteras en 1985. Esperamos ampliar en años sucesivos el recurso a estos fondos y mantener los elevados volúmenes de inversión pública en carreteras.

La ejecución total en tiempo y forma de los programas y, por lo tanto, la consecución de los objetivos propuestos precisa del respaldo gubernamental, explicitado en la aprobación del Plan General de Carreteras, en el Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 1985, y del apoyo parlamentario. Sólo entonces su cumplimiento requerido y controlado desde diversos estamentos será una realidad.

Los beneficios derivados de la realización del Plan, no sólo serán los que directamente se derivan de sus repercusiones favorables en el funcionamiento del sistema de transporte, traducidos en ahorro de tiempo, menores accidentes, menores costes de transporte, etcétera, sino que, además, hay que considerar una serie de efectos inducidos beneficiosos, tanto de índole económica como social. Una inversión tan importante como la prevista tendrá un efecto considerable en el mantenimiento y generación de nuevo empleo en el sector y en los sectores suministradores. Asimismo, debido al aumento del capital social fijo,

y en función de la receptividad de cada sector y de cada zona del territorio, será previsible la aparición de nuevas inversiones que, a su vez, den lugar a nuevo empleo.

Teniendo en cuenta la inversión media anual, y al adaptar los índices para este tipo de actuaciones normalmente utilizadas, se llega a unas cifras de empleo generado, directo o inducido, de 35.000 ó 60.000 puestos de trabajo-año respectivamente.

Y para terminar, señorías, permítanme expresarles mi convicción, en primer lugar, de que el grado de entusiasmo y dedicación que este Plan General de Carreteras ha despertado entre todos los técnicos y funcionarios, colaboradores del MOPU en la Administración Pública, permite abrigar la esperanza de que la gestión, el diseño de este Plan General de Carreteras va a ser el deseado y el esperado. En este sentido he desarrollado y pienso desarrollar muchas acciones tendentes a situar al técnico y al funcionario ante una responsabilidad que, sinceramente creo, ha asumido con verdadera ilusión, y es bueno que así se sepa en la Cámara.

En segundo lugar, mi decidida voluntad política, en la medida en que soy el responsable del Departamento, de cumplir un plan y hacer real un proyecto, que siempre puede ser perfectible, que no agota las posibilidades de la sociedad española en materia de infraestructura viaria, pero que, al menos en este período hasta 1991, puede permitir ofrecer a la sociedad española un conjunto de carreteras de la red estatal comparable con el nivel medio de calidad de los países del entorno, una red de carreteras que, ciertamente, aumente la calidad de vida de los ciudadanos, de los usuarios, aumente la seguridad, equilibre los territorios y aporte también una certidumbre que, sin duda alguna, puede ser muy útil para incentivar la inversión industrial en aquellas zonas tradicionalmente abandonadas en la infraestructura viaria y que ven, creo que con acierto, una profunda relación entre el déficit de infraestructuras y su déficit de inversiones.

Por tanto, señorías, si obtengo, como confío, el apoyo del Parlamento a este Plan General de Carreteras, el primer Plan General de Carreteras después de veinticuatro años, creo que estaremos en condiciones de corresponder con la responsabilidad que a todos se nos otorga para servir a los intereses generales del país en una cuestión que tan directamente afecta a todos y cada uno de nosotros. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a abrir el turno de intervenciones a los Grupos Parlamentarios. ¿El Grupo Popular desea intervenir? Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor SISO CRUELLAS: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Ministro el que haya presentado en esta Cámara el Plan General de Carreteras y la información que sobre el mismo nos acaba de dar. Nuestro Grupo está de acuerdo con cualquier acción que suponga una mejora en la infraestructura, y

este Plan, sin duda, la mejora. Esta es la primera afirmación que quiero hacer.

Aunque debo señalar que la documentación que el Ministerio ha remitido a esta Comisión ha sido muy escasa. Ha consistido en estas páginas, que son diecinueve de texto, dieciséis de tablas y listados y seis planos de escala reducida. Por otra parte, en los casilleros nos encontramos con esta Memoria-resumen. Es toda la documentación que hemos recibido.

Creo que la importancia del Plan General de Carreteras merecía y hacía necesaria, una más amplia documentación para poder analizar lo que se pretende con dicho Plan. Sinceramente, señor Ministro, esta Memoria-resumen se parece más a un «catálogo comercial» de un fabricante que pretende introducir su producto en el mercado que a un Plan Nacional de Carreteras.

Ni la Memoria-resumen, ni las explicaciones que aquí se han dado demuestran: primero, que este Plan General de Carreteras sea fruto, como debía ser, de la coordinación de los distintos medios de transporte mediante un Plan Nacional de Transportes, en el que se cuantificara la actual y futura demanda del transporte, así como las necesidades de infraestructura y las distintas alternativas para cada uno de los modos.

Segundo, la existencia y aplicación de una serie de estudios que se consideran básicos para la redacción de un Plan de Carreteras, y, así, mientras se describen, y S. S. los ha citado expresamente, los estudios que han permitido determinar la demanda y la oferta de la red de interés general del Estado, así como los estudios complementarios de accesibilidad, en ningún momento se ha dicho cuál ha sido el proceso de evaluación de las distintas alternativas que se podían plantear para adecuar la oferta viaria a la demanda de transporte y únicamente, después de describir someramente el inventario de la red y la demanda de tráfico, se pasa a la programación de actuaciones quedando convertido lo que debería ser un documento de planificación en un simple programa de intención de inversiones, porque muchos de los programas de actuaciones que se proponen no van a tener marco jurídico adecuado para que se permita su desarrollo.

Tercero, tampoco se ha demostrado que la estabilización en el transporte de mercancías se vaya a mantener, es más, como ésta es consecuencia de la crisis económica, en cuanto se produzca la reactivación seguiremos con un importante déficit de infraestructura viaria y no podremos obtener unos bajos costos en transporte, que, como S. S. sabe, son elemento importante en el crecimiento económico, y, por lo tanto, dificultará la reactivación de aquellos sectores más sensibles al coste del transporte.

Cuarto, ni se ha demostrado que al redactar el Plan se haya tenido en cuenta la integración española en la Comunidad Económica Europea, procurando acercarnos al nivel de infraestructura que mantienen los otros países europeos y evitar se hipoteque seriamente el futuro, ya que los posibles incrementos de tráfico pueden congestionar algunos de los itinerarios cuya ampliación sería muy costosa, porque, por ejemplo, el número de tarjetas de transporte de vehículos pesados procedentes de la Comu-

nidad se pueden incrementar a corto plazo en un 40 por ciento.

Mención aparte merecen las denominadas autovías. Hay que decir claramente que las vías así definidas en el Plan son simplemente desdoblamientos de calzadas en muchos casos. Este punto es muy importante resaltarlo, ya que se justifica la no creación de una red de autopistas en base a la fuerte diferencia de inversión que requieren éstas en comparación con las autovías, cuando si una vía de carreteras se concibe como autovía, su coste, su inversión, es tan sólo entre un 15 y un 20 por ciento menos que la requerida para una autopista.

Corresponde al Gobierno fijar y definir qué tipo de vía terrestre quiere construir, pero una vez definidas hay que denominarlas de acuerdo a los términos indicados en la Ley de Carreteras, al objeto de no confundir a los usuarios.

Evidentemente, estos simples desdoblamientos de calzadas previstos en el Plan General de Carreteras requieren mucha menos inversión que la construcción de una red de verdaderas autovías. Ahí está la diferencia de coste entre lo que se ha programado y las autopistas, y no entre éstas y las autovías, aunque los inconvenientes que presentan, como S. S. sabe, son importantes.

Una de las razones por las cuales creemos que será difícil aplicar este Plan es que, si hacemos desdoblamientos de calzada, entonces no podremos tener un control de accesos, puesto que las calzadas que existen actualmente tienen una serie de accesos que no pueden en estos momentos reducirse, a no ser que se hagan calzadas de servicio. Por lo tanto, la imposibilidad de convertirlas en autovía está clara.

Como he dicho antes, este Plan General de Carreteras, ha sido concebido y redactado sin estudiar a fondo las consecuencias derivadas de la integración plena de España a la Comunidad Económica Europea, y una prueba de ello es que se haya dejado a Madrid como única capital de la Europa occidental, junto con Lisboa, que no enlaza con las restantes capitales por autopista. Es necesario pensar, pues, en una ruta rápida Madrid-resto de las capitales europeas, que sin duda pasa por unir Madrid-Zaragoza mediante autopista, la cual debe continuar atravesando la provincia de Huesca y los Pirineos, enlazando con las autopistas francesas, lo que daría una ruta muy rápida entre Madrid y París.

Esta no es una cosa que diga yo o que piensen los aragoneses, sino que en una publicación de «Monitor» francesa, del 7 de febrero de este año, se especifica cuál debía ser esta vía, dando detalles y distintas soluciones en lo que respecta al paso por los Pirineos. Y si el Presidente me lo permite, señalaré aquí en el mapa, cuál debería ser el trazado de esta vía. ¿Es posible o no, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE: Es posible, señor Diputado.

El señor SISO CRUELLAS: Creo que está clara la ruta a seguir para ir a Francia. Si nosotros tenemos una autopista aquí (*Señalándola en el mapa.*) y cruzamos los Pirineos por ahí, la vía más recta para introducirnos en Eu-

ropa no cabe duda de que es ésta, porque del tráfico recorrer esto a el tráfico recorrer esto otro, no cabe duda de cuál sería la elección. Además, los franceses están insistiendo muchísimo últimamente en esta cuestión, hay frecuentes reuniones entre ambos Pirineos, francés y español.

De los incumplimientos no voy a hablar, porque siempre me podrá contestar al señor Ministro que se cumplirán según los plazos programados, puesto que hasta el año 1987 no se termina la primera fase. Pero S. S. sabe que algunos tramos de desdoblamiento de calzada es imposible que se terminen en el año 1987. Pero en fin, he dicho que no iba a hablar de ello.

Por último, diré que lo correcto hubiese sido radactar, en primer lugar, una nueva Ley de Carreteras y, seguidamente, la Ley del Plan Nacional de Carreteras, como establece la Ley en vigor. Nada más, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Socialista, el señor Sáenz tiene la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: Nuestro Grupo saluda con entusiasmo la aprobación de este Plan, porque pensamos que en este terreno de las carreteras es absolutamente imprescindible la planificación y porque este Plan es el primero en los últimos veinticinco años que contempla íntegramente la actuación en todas las carreteras dependientes del Estado.

Nosotros pensamos que la única forma de que no se margine, sobre todo a las zonas de menor nivel de renta, que son las zonas de menor accesibilidad, es el establecimiento de planes globales que contemplen, por una parte, las necesidades derivadas de los tráficos existentes, pero, por otra parte también, los necesarios equilibrios territoriales. Un plan garantiza el que sucesivamente se vayan haciendo las realizaciones y se vayan cubriendo las necesidades, no de una forma aislada e inconexa, sino de una forma global y atendiendo, en definitiva, todas las necesidades.

Pensamos, por tanto, que en este terreno de las carreteras es imprescindible la planificación, y por ello en nuestras resoluciones vamos a plantear al Gobierno que, antes de la finalización de este Plan, se pongan en marcha otros instrumentos de planificación para que, en el futuro, siempre se disponga desde el Gobierno de instrumentos de este tipo para plantear las distintas actuaciones en el terreno de las carreteras.

También pensamos que es imprescindible en toda planificación la existencia de un control periódico de cómo se está realizando la misma, de en qué medida se están cumpliendo las previsiones y, por tanto, vamos a plantear que, después de cada una de las fases previstas del Plan, se elabore un informe completo al Congreso de los Diputados sobre en qué medida se están cumpliendo las previsiones y las posibles modificaciones a que hubiere lugar.

Aspectos importantes de este Plan que podríamos destacar son, en primer lugar, el programa de autovías. Pensamos que supone una solución adecuada a las posibilidades económicas de nuestro país en estos momentos y

que plantea una perspectiva de futuro alentadora respecto a la existencia de vías rápidas de comunicación, puesto que el mantenimiento del programa de autopistas se ha visto como inviable, dada la evolución tanto de los tráfico como de las dificultades de financiación que se ha visto que han tenido que afrontar las empresas privadas concesionarias. Por tanto, valoramos positivamente este programa de autovías que sitúa la red española con muchas posibilidades de convertirse en una verdadera malla de futuro en nuestro país. Pensamos que este Plan abre grandes posibilidades de cara a los futuros planes en los que no solamente se tenga una estructura radial, sino que se vaya a cubrir una verdadera malla en las comunicaciones por carretera.

Otro programa que nos parece importante, que hay que mantener en todo caso a lo largo de este Plan y de los futuros planes que lo completen, es el programa de conservación. Nos parece importante un hecho y es que este Plan contemple actuaciones prácticamente en la totalidad de la red dependiente del Estado, en los 20.000 kilómetros dependientes del Estado, porque nos parece que no solamente hay que atender a aquellas vías prioritarias, sino que hay que atender al mantenimiento de unas determinadas condiciones mínimas de las plataformas de toda la red estatal. Pensamos que este Plan atiende adecuadamente a esas necesidades y pensamos que, en todos los Presupuestos Generales del Estado y en todos los planes sucesivos, se debe contemplar siempre como un apartado importante y significativo el tema de la conservación.

Un tema que nos preocupa y sobre el que le preguntaríamos al Ministro, es el tema de las comunicaciones con Europa. Efectivamente, en los planes vemos dos autopistas de comunicación con Europa; le preguntaríamos al Ministro cuáles son los otros puntos de acceso a Europa que se consideran prioritarios por parte del Ministerio, fundamentalmente en relación con Francia.

Por tanto, la valoración que hace nuestro Grupo de este Plan es positiva, muy positiva, y lo que pretendemos es que este tipo de actuaciones no sean aisladas, no supongan solamente la aprobación de un Plan durante ocho años, sino que se prolonguen en el futuro.

Finalmente, terminaríamos preguntándole al Ministro cuáles son las perspectivas de cumplimiento de este Plan. Este Plan está ya en marcha, puesto que han pasado dos años desde su inicio. En estos momentos en los que faltan otros dos años para terminar la primera fase, quisiéramos preguntarle al Ministro si piensa que esta primera fase se va a cumplir; qué perspectivas hay de cumplimiento; si va a haber que disminuir o aumentar las posibilidades de realización. Es decir, ¿estamos ya en condiciones, cuando faltan dos años para terminar la primera fase, de valorar hasta qué punto este Plan, que es muy bonito sobre el papel, se puede realizar o no? ¿Cuál es la opinión del Ministro en estos momentos?

El señor PRESIDENTE: Si les parece, vamos a conceder al señor Ministro unos pocos minutos, cinco más o menos, para que pueda ordenar las preguntas y contestar a satisfacción de todas SS. SS.

Se suspende la sesión por cinco minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión y a dar la palabra el señor Ministro para que se sirva contestar a las intervenciones realizadas por los distintos Grupos Parlamentarios.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Voy a tratar de responder, con la mayor precisión posible, a las observaciones que se han formulado tanto en las cuestiones de procedimiento como en las sustantivas a que se refiere el Plan General de Carreteras.

Empezaré por decir que, aunque los planes de inversión de un Ministerio sectorial, como es el de Obras Públicas y Urbanismo, estricta o formalmente hablando, no requieren, en principio, una tramitación parlamentaria que exceda de la del debate presupuestario anual en la que se contienen las previsiones de inversión, el deseo del Gobierno y el mío particular fue, superando esa inexistencia de deberes de debate en la Cámara, proponer al Gobierno su remisión al Congreso. ¿Por qué razón? Porque ello va a permitir una estabilidad del plan de inversiones, que quedará menos sujeto a fluctuaciones y a coyunturas, que estimulará la acción inversora, sin género de dudas, y porque, además, puede constituir un instrumento de fomento de aquellas inversiones que puedan inhibirse en la medida en que no tengan certidumbre de la existencia de una infraestructura.

En estos términos, el paquete de información ha sido notoriamente superior al que en condiciones ordinarias hubiera sido preciso. No obstante, quiero decirle al señor Diputado que ha hablado en su condición de portavoz del Grupo Popular, señor Sisó, que la información que se ha traído a esta Cámara hay que contemplarla en las dos fases en que se ha hablado de las carreteras. Hubo un estudio técnico, una memoria bastante amplia, que ya se trajo en su momento a la Cámara, a través del libro amarillo, del avance del Plan General de Carreteras, en el que se contenían todos los datos exhaustivos relativos a los estudios practicados para hacer las previsiones del Plan, y yo ciertamente he preferido remitirme a aquella presentación en lo que se refiere a la memoria ya más detallada de la que sin duda disponen SS. SS. y traer aquí las novedades que en ese estudio se han producido.

Yo no tengo inconveniente alguno, señoría, en incorporar, como ya les he anunciado en mi exposición, la nueva publicación que contenga no el resumen de la memoria, sino la totalidad de la misma. Pero créame S. S. que tengo la convicción de que no hubiera aportado al conocimiento del Plan excesivos nuevos elementos de juicio respecto a los que ya, en su momento, se manejaban. Sus señorías tendrán en las próximas semanas, insisto, la publicación con el conjunto de datos y la Memoria de la que el resumen era, en nuestra opinión, un suficiente elemento de juicio que no impide, en absoluto, ampliar la información.

Los datos que ya se incorporaron en aquel estudio del avance y que se han modificado parcialmente en la redacción definitiva se refieren a los análisis del tráfico previsible en los próximos veinte años; es decir, esta propuesta se realiza tomando en consideración los estudios previsible de tráfico en los próximos veinte años analizando ruta por ruta y región por región las demandas de tráfico previsible y las que se estaban produciendo e, incluso, se ha incluido un inventario mecánico de la red de carreteras del Estado. De manera que con un soporte audiovisual disponemos de un inventario bastante sofisticado, hecho con unos elementos modernos y sofisticados, que nos permite conocer el inventario material en toda su integridad. Por la naturaleza de estos soportes y por la naturaleza de la forma en que se ha condensado el inventario es muy difícil aportarlo a la Cámara, pero siempre estará a disposición de SS. SS. porque, al fin y al cabo, son datos que no tienen ningún alcance discreto; todo lo contrario, están en condiciones de ser ofrecidos a los estudiosos o a los Diputados que tengan un particular interés. En consecuencia, los datos de estudio han sido muy amplios y lo que hemos hecho ahora ha sido revisar determinados aspectos de aquello para proceder a la ampliación del Plan General de Carreteras.

La verdad es que de un plan de inversiones siempre cabe decir si es poco Plan o es mucho Plan de Carreteras. Además yo comprendo que, con la atormentada historia que han tenido las carreteras españolas que por distintas razones no han recibido atención suficiente en la inversión de conservación, hoy la sensibilidad sea grande. La impresión que tiene el Gobierno es que una inversión de 800.000 millones de pesetas es una inversión que colma las posibilidades de la inversión de carreteras. Cabe pensar en un plan todavía más ambicioso. Nosotros pensamos que en un período de ejecución como es el de este Plan General de Carreteras hemos llegado al techo de lo razonablemente posible en términos económicos en la actual situación económica. Ya he indicado en mi intervención que, mediada la segunda fase, será conveniente e, incluso, he sugerido la idea por si era objeto de una moción, introducir los estudios para que al término de la vigencia de este Plan pueda acometer el Gobierno que en ese momento tenga las responsabilidades la redacción de un nuevo Plan que continúe y perfeccione éste.

¿Cuál es el objetivo de este Plan? Poner nuestra estructura anticuada y en malas condiciones en condiciones razonables, en condiciones dignas y competitivas: una calzada 7-10; una revisión del trazado geométrico; una creación de vías rápidas dentro de una configuración radial, y el día de mañana, sobre esta base, puede ser posible un tipo de plan de carreteras que afecte ya a planteamientos que atiendan la evolución de los tráficos particulares, que atiendan la experiencia de este Plan, pero no se puede ir más lejos ni en capacidad de gestión. Hemos adjudicado obras por valor de 195.000 millones de pesetas en dos años. Creo que es un esfuerzo inversor de una importancia que no se les oculta, pero no creo que sea posible concebir una inversión más importante. Estamos en términos de crecimiento superiores al 10 por ciento, con res-

pecto a las inversiones del año inmediatamente anterior y, desde luego, la garantía de que la red del Estado queda en condiciones ya le da un nivel al Plan que siempre es posible soñar como más ambicioso, pero no creo que en este momento podamos plantearnos en términos razonables y prácticos una valoración del Plan en otra orientación.

Quiero que SS. SS. sepan que este Plan de Carreteras, cuando lo aprueba el Gobierno, viene precedido de contactos exhaustivos con las autoridades comunitarias, con las autoridades francesas y con las autoridades portuguesas, de manera que no hemos hecho un plan que ignore la planificación que realiza el Gobierno de la República francesa, ni hemos ignorado las previsiones y las necesidades de Portugal como país comunitario que tiene derecho a tener un sistema de accesos al conjunto de países europeos. No solamente han sido intensos los contactos sino que se mantienen. Ayer se clausuraban unas jornadas en las que una veintena de responsables del departamento del MOPU y de la DATAR francesa, el departamento que se preocupa de la planificación regional y del equipamiento regional, culminaban unas conversaciones en las que los contactos transfronterizos fueron uno de los elementos del orden del día. Hemos mantenido contactos con las autoridades portuguesas, que fueron interrumpidos por la crisis portuguesa y que se han renovado en los últimos días, hasta el punto de que hay previsión de unos contactos próximos entre los ministros portugueses y españoles relacionados con las áreas de transporte. Asimismo ya se han culminado los convenios de contacto transfronterizo entre Portugal y España y, por tanto, se han tenido en cuenta las necesidades de tráfico viario, que determinará nuestra incorporación a la Comunidad Europea.

Ahora me permitirá S. S. que ya más próximo al plano le exprese algunos detalles. Puede S. S. tener la seguridad de que se ha hecho un esfuerzo de análisis considerando la voluntad del Gobierno francés, considerando la voluntad del Gobierno portugués y teniendo en cuenta el grado de evolución de la política común de transportes que en este momento hay en el ámbito de la Comunidad, que, como saben SS. SS., es una política que no se ha desarrollado suficientemente y, como consecuencia de una sentencia del Tribunal de Justicia europeo, se ha convocado una programación para que todos los países europeos definan una política de transportes común. ¿Qué ha hecho el Gobierno español? El Gobierno español ha tenido en cuenta la evolución del tráfico de mercancías y ha mantenido contactos muy estrechos con el Ministerio de Transportes para que la oferta del Plan General de Carreteras no sea contradictoria con la oferta ferroviaria que en su momento proponga el Ministro de Transportes, que es competente en esa materia. Hemos preferido abordar el Plan General de Carreteras porque eran unas inversiones ya iniciadas sobre la base del documento de avance para que no se retrasase la modernización de la red de carreteras que, sin lugar a dudas, es más urgente que ninguna otra por el tráfico de mercancías que absorbe, como he dicho, el 91 por ciento y, por tanto, es necesidad ina-

plazable. Desgraciadamente el tráfico de mercancías por ferrocarril es muy reducido, incluso en el ámbito de las mercancías peligrosas, y el Ministerio de Transportes y el de Obras Públicas estamos trabajando conjuntamente para incentivar el traslado y que una cuota de transporte de mercancías que hoy se trasladan por carretera, pase al ámbito del ferrocarril, especialmente respecto a las mercancías peligrosas que atraviesan hoy núcleos urbanos actualmente, pero es muy difícil neutralizar la realidad de una flota de camiones como la que hay en España y, si me permiten la expresión, la afición a la carretera que hay con respecto al ferrocarril por causas históricas, que no vienen de dos, de cinco, ni siquiera de diez años. La estructura histórica del ferrocarril no ha despertado el grado de interés que si han tenido las carreteras a pesar de su mal estado. Es un problema de estructura económica, es un problema de la estructura de los mecanismos privados del transporte, es, seguramente, consecuencia de la estructura orográfica española, pero eso nos llevaría muy lejos en un análisis complejo. Ciertamente, ha habido contactos con el Ministro de Transportes y este Plan de Carreteras no solamente no va a suponer una dificultad para elaborar la política de transportes, sino que va a ser un elemento complementario porque, de alguna manera, tenía que ser eficaz ese esfuerzo de coordinación que hemos hecho, pero ello no quiere decir que sea necesario articular una política global de transportes para poder hacer el Plan de Carreteras; más bien son dos instrumentos de planificación que deben ser convergentes, que lo hemos hecho de manera que pueda ser convergente el del ferrocarril, pero que pueden discurrir por una tramitación administrativa y política diferenciada en cuanto a los procedimientos y en cuanto al tiempo.

Quiero que sepa S. S. también que la Ley de Carreteras no es el instrumento que facilita la redacción del Plan General de Carreteras, éste es un Plan inversor fundamentalmente, que debe tener el complemento de una ley, pero no para facilitar la inversión, sino para asegurar una buena coordinación con las Comunidades Autónomas y para asegurar que protegemos la carretera, la nueva carretera convenientemente, porque la ley de modificación de la antigua Ley General de Carreteras, todavía vigente, lo que pretende es definir el concepto de las autovías, de las vías rápidas, definir los instrumentos de planificación con relación a la planificación urbanística que, como S. S. sabe, discurre de una manera paralela y, por tanto, no convergente con los planes de inversión en la carretera, y así nos encontramos con que frecuentes acciones de circulación o de variante se ven afectadas rápidamente por diseños urbanísticos que vuelven a invadir la carretera y vuelven a aportar factores de siniestralidad. No ha habido nunca una convergencia entre el instrumento de planeamiento urbanístico municipal, que supervisan hoy las Comunidades Autónomas, y la inversión de las carreteras, y se trata de garantizar el suficiente engarce, de manera que los planes de las carreteras se notifiquen a las Comunidades y a los Ayuntamientos y, a su vez, tengan el deber los Ayuntamientos de notificar el instrumento de planeamiento urbanístico al objeto de que Carreteras pueda hacer sus ale-

gaciones y, de esa manera, garanticemos la defensa de la carretera.

La Ley de Carreteras pretende también sentar unas normas que estamos negociando con las Comunidades Autónomas, para que la señalización, el cumplimiento de los tratados internacionales en materia de carretera, en materia de orientación, señalización y balizamiento sean respetuosos con nuestros Convenios Internacionales y favorezcan al usuario internacional, de manera que no haya confusión en la nomenclatura de las carreteras, en el catálogo, en el color de las señales, en sus siglas, etcétera, incluyendo, asimismo, el principio del bilingüismo que, en mi opinión, hay que superar, porque la situación actual viene siendo algo conflictiva y pretendemos que la señalización de las carreteras, de todas, sea bilingüe en aquellos territorios en que hay una lengua oficial además del castellano.

Es decir, que la Ley de Carreteras conviene poder aprobarla cuanto antes para garantizar una buena coordinación con las Comunidades Autónomas y con los Ayuntamientos en lo que se refiere al planeamiento urbanístico, pero no es un elemento que condicione «sine qua non» la inversión del Plan General de Carreteras.

Sobre los pasos fronterizos, como le decía, la información mutua entre portugueses, franceses y españoles ha sido exhaustiva, y debo manifestarle que los franceses han concebido el contacto transfronterizo de alta intensidad sobre los puntos fronterizos de Hendaya, Irún, Fuenterrabía, y sobre el puesto fronterizo de Port-Bou, en Gerona, de manera que ellos tienen una estructura de autopistas concebida y mantenida sobre la existencia de que hay esos dos puntos fronterizos de tráfico intenso, y excluyen expresamente en un horizonte no inferior al año 2000 la construcción de contactos transfronterizos desdoblados o de carreteras de doble calzada o de autopista en los tramos intermedios, sea el de Somport o sea el otro acceso que es el de Puigcerdá.

Por tanto, si nosotros nos planteásemos la construcción de dos autopistas para acceder a Francia por esos puestos fronterizos, nos encontraríamos con que no hay una correspondencia en estructura viaria por parte de Francia, e insisto, el último contacto se ha mantenido allí con la DATAR, que insiste en la conveniencia de que intensifiquemos la colaboración transpirenaica, pero no en ese ámbito de grandes rutas o de rutas de especial estructura para comunicar Puigcerdá y Somport, o en esos puntos entre Francia y España.

En cambio, si hemos concebido un contacto en forma de carretera desdoblada, de autovía, en el contacto con Portugal en Tuy y en el contacto con Portugal en el Puente de Ayamonte, sobre el Guadiana, dos proyectos que están ya suscritos los convenios internacionales, publicados, y en el que la fase de redacción de los proyectos está bastante ultimada, hasta el punto de que el Puente de Ayamonte se adjudicará antes de junio de 1986.

Insisto, por tanto, señoría, en que no hay posibilidad, si hemos de coordinar nuestras acciones con nuestros vecinos franceses, de concebir dos autopistas para traspasar el Pirineo en Puigcerdá y en Somport, porque no ha-

bría correspondencia en el otro lado; pero, en cambio, sí hemos previsto aquello en lo que sí cabe una perfecta coincidencia, que es en la construcción de un acceso con una carretera tipo Redia, es decir, una carretera mucho más digna de la que existe actualmente, mucho más capaz y suficiente. Esa es la previsión que hay, uno a través de la ruta que parte de la zona del Túnel del Cadí, en una de las rutas, y hemos previsto también otro tipo de acondicionamiento en otros contactos fronterizos, especialmente a partir del Túnel de Viella, en el que se está haciendo una importante inversión.

Asimismo el Plan General de Carreteras prevé el acondicionamiento de toda la ruta pirenaica, la 1313, como se denomina en Cataluña, esa sección de carretera que recorre los Pirineos por la falda, con objeto de garantizar una suficiente fluidez de los contactos en este lado de la frontera, intervenciones por cierto que tienen el coste de una autopista casi, casi, por lo escarpado del terreno.

Me refiero por último, después de las menciones que he hecho a los contactos con Portugal en Ayamonte y en Tuy, a lo que ha mencionado S. S. sobre el concepto de las autopistas.

Antes, permítame que le diga también que en Gavarrie, otro posible contacto contemplado por algunas Comunidades Autónomas, no es posible concebir tampoco una ruta de esa envergadura como la de una autopista, porque no lo contempla la Administración francesa en su Plan, lo cual ya es un argumento de bastante solidez, porque además comunicaría carreteras que no son estatales en un lado ni en el otro, son de competencia de los organismos departamentales, en el ámbito de la República francesa, y competencia de las Comunidades Autónomas, en el ámbito del territorio español. Por otra parte, abriría ello un debate muy trascendente sobre la posible ocupación de un territorio hoy considerado de alto valor ecológico y catalogado por ley como Parque Nacional, que es el Parque de Ordesa, lo cual nos llevaría a unos supuestos en los que el impacto ambiental debería ser determinante a la hora de tomar una decisión por la importancia de ese Parque Nacional de Ordesa e, insisto, porque las autoridades francesas prefieren mantener el contacto a partir de la ruta Burgos-Irún-Burdeos, por un lado, y por el lado del territorio de la Comunidad catalana por Gerona.

Concepto de autovía; en la ley se incluye ese concepto. No estamos hablando de un mero desdoblamiento de la carretera; estamos hablando de un tipo de carretera que, no teniendo la condición de autopista, reúne las características de doble calzada, de separación de las calzadas con la adecuada mediana, salvo aquellos tramos de autovía que, por razón de un muy limitado tráfico, o por circunstancias que lo puedan aconsejar especialmente, no sea necesario ese tipo de estructura, pero la concepción de la autovía en este Plan es doble calzada en cada uno de los sentidos, con separación de esas calzadas y con una limitación de accesos, que requerirá el establecimiento de rutas de servicio de esa autovía. De manera que no va a haber un acceso por cada caserío, por cada núcleo habitado que quiera acceder a la carretera, como ocurría an-

tes con las carreteras nacionales, que tenían accesos sin limitación alguna. Estamos hablando de limitación de accesos, de caminos de servicios, es decir, de rutas de servicio para limitar los accesos, siempre a nivel —como norma general, al menos, insisto— y con separación de calzadas.

No se puede hablar de un mero desdoblamiento, la acción es mucho más profunda. Piense S. S. que, por ejemplo, en la ruta Madrid-Zaragoza, el 40 por ciento de esa ruta va a ser de nuevo trazado, de manera que no nos limitamos a construir una carretera paralela, separada por una mediana, sino que se hace una nueva traza que no pasará por poblaciones y que no tendrá intersecciones; nada menos que el 40 por ciento.

Quizá haya una precisión que sea útil para S. S. Cuando hemos mantenido el contacto con las autoridades francesas la aspiración de los españoles y el esfuerzo de convicción que hemos utilizado ha sido para convencer a los responsables de las carreteras en Francia de que estos puestos fronterizos estén unidos por carreteras del tipo que nosotros queremos hacer, esta calzada de 7,9, porque la estructura que ellos habían concebido era inferior. Eso ilustra hasta qué punto S. S. hoy plantea una tesis que quizá sea posible más adelante. Si conseguimos realizar este Plan y, desde luego, el empeño es absoluto, colocaremos a España en unas condiciones en las que podrán plantearse otro tipo de metas a partir del año 1991; pero el salto que damos en la oferta viaria a los españoles es sencillamente importantísimo, no sólo por el hecho de que es el primer Plan después de veintiún años, sino porque afecta a todos los territorios y a toda la red del Estado, que suman en este momento 20.108 kilómetros.

Una última consideración antes de acercarme al plano, se debe referir a la construcción de autopistas de peaje. La estructura financiera que han tenido las autopistas de peaje ha llevado a unos costes elevadísimos de financiación de la construcción, que ha determinado, por una parte, un coste para el Estado que en este año asciende, por la vía del seguro de cambio, a 54.000 millones de pesetas. Es decir, que mantener el seguro de cambio que garantiza el Estado solamente para los 1.800 ó 1.900 kilómetros de autopistas de peaje que hoy existen, nos cuesta tanto dinero como el presupuesto de la Dirección General de Carreteras en el año 1983.

Si entramos en esa vía de financiación, generalizando las autopistas de peaje, prácticamente todos los recursos del Estado en materia de carreteras habría que dedicarlos a la financiación de las autopistas de peaje, abandonando toda esa malla de carreteras que son competencia del Estado y que equilibran los territorios.

A este coste hay que añadirle el importe de las pérdidas que ha debido asumir el Estado por la vía de la conversión en titularidad pública de las concesiones que han fracasado financieramente, que son varias, de manera que la técnica de las autopistas de peaje hoy por hoy nos lleva a una situación insostenible; no podríamos sostener un Plan General de Carreteras y hacer autopistas de peaje, porque las autopistas de peaje se conciben con un grado

de servidumbre, que solamente en el costo de expropiaciones es sencillamente fabuloso.

Como de lo que se trata es de garantizar la continuidad de los itinerarios con capacidad para absorber tráfico de 15 y de 20.000 vehículos por día, y estamos en la cima de las previsiones de tráfico, nos parece que esto no excluye cualquier acción futura a partir del año 1991, pero que coloca a la red estatal en unas condiciones claramente dignas, insisto.

Ahora, si me permiten, concretaría algunos aspectos sobre el Plan con estas consideraciones. El fracaso financiero de las autopistas de peaje ha llevado a trasladar, mediante los procedimientos que SS. SS. ya conocen, al ámbito público, a la responsabilidad pública, a la marginación de la titularidad privada de la concesión de autopistas del Atlántico, en la que cerramos la autopista para que no haya una solución de continuidad; pero fracasó económicamente y hoy es el Estado quien sostiene la conservación y la explotación de esta concesión. En la autopista Oviedo-Campomanes, también hubo un fracaso financiero, y también tuvo que cargar el Estado, además de con el seguro de cambio, con los gastos de explotación y de mantenimiento.

Tiene una situación muy delicada la concesión Burgos-Armiñón que, si no se remedia, puede deparar pérdidas en el ámbito de la concesión de hasta 115.000 millones de pesetas. Solamente el fracaso de la concesión de una autopista de peaje de unos 78 kilómetros, puede suponernos pérdidas de 100.000 millones si no atajamos la cuestión.

Se eliminó la concesión privada, por crisis financiera, de la autopista de peaje Tudela-Pamplona. Ha habido que efectuar la fusión, para evitar la crisis financiera, del tramo Zaragoza-Barcelona a la autopista del Cantábrico, incorporando a una sola concesión la actual autopista de peaje Figueras-Tarragona; y ello por razón de que los tráfico no han sido todo lo intensos que se previeron en la memoria que justificó la concesión, y estamos hablando de la ruta hacia Francia, en el tramo Burgos-Armiñón, sin una carretera alternativa que tenga una gran capacidad y una gran velocidad; y estamos hablando de la única autopista existente en un tráfico paralelo a la 550 en Galicia, que recorre norte-sur, desde Ferrol-Coruña hasta la frontera portuguesa, y ahí hubo también un fracaso económico.

Hay un fracaso económico en un trayecto que trata de salvar las extraordinarias dificultades de acceso a la meseta desde Oviedo, y a pesar de ello fracasa económicamente. Y fracasa económicamente la gran autopista del Ebro, en la que se concibe todo el tráfico en el corredor norte-este, a través de este trayecto, pues también aquí hubo que hacer una fusión.

Es decir, señorías, ir a la técnica de las autopistas de peaje hoy es entrar en un riesgo impresionante. Ir a las autovías es ir a una estructura sin un coste financiero como el que yo les he expresado, pero con una estructura similar a la de autopista; porque, insisto, no estamos hablando de desdoblamiento, estamos hablando de auténticas autovías, con limitación de accesos, con la creación de rutas nuevas; en ésta (*Señalando al mapa.*), por ejem-

plo, en un 40 por ciento, con los corredores de servicios necesarios para poder establecer las limitaciones de acceso y con una gran capacidad de absorción de tráfico.

Hemos establecido, además, el contacto con las redes internacionales; será posible, por el Mediterráneo, ir por una carretera, por una autovía, es decir, por una carretera rápida de doble calzada, hasta Murcia, y a través de la línea que entra en Baza hasta Sevilla, Huelva y Cádiz, y hasta Málaga-Algeciras a partir de Antequera. Todas las comunicaciones en Andalucía, menos dos ciudades, Almería y Jaén, que quedan próximas a la red de autopistas y que, en todo caso, ven remodeladas sus carreteras, en concreto, la del litoral, la 340, quedan comunicadas por autovía.

Colocamos una estructura de autovías hasta Benavente desde Adanero, de manera que los accesos a Galicia, que se configuran como acondicionamiento completo y total en sus tres accesos: norte, centro y sur, más el que accede desde Asturias, permitirán disponer de una infraestructura con una inversión de 78.000 millones de pesetas en el plan para Galicia. En Cantabria es de 11.000 millones de pesetas, con la autopista del Cantábrico, Santander, límite de la provincia de Vizcaya, donde enlaza con una solución que, mediante una carretera nueva, desde Burgos hasta donde hay autovía, enlaza la 623 con la 611 de manera que, partiendo de Burgos por Honrubia, llegamos a la zona de Aguilar de Campoo, Reinosa por la 611 ya hasta la autopista Santander-Torrelavega, con lo cual aproximamos el tráfico atormentado del Norte de una manera muy significativa y, al llegar a Burgos, enlaza ya con la red de autopistas de peaje por el Ebro o hacia la frontera que, por otra parte, también tendrá, por la Cornisa cantábrica y hacia la Meseta por la Nacional 1 o por la autovía que cubre la ruta de la Nacional 1, otro nuevo contacto, con Portugal que, además de por esta autovía, se beneficia por la construcción de la autovía de Castilla, de manera que el tráfico intenso, que se produce entre el tráfico internacional y el tráfico nacional hasta la zona de Tordesillas, queda garantizado por autovía y, en su último recorrido por la 620, accede a Portugal por una carretera, insisto, tipo Redia, de siete metros de calzada y tres de arcenes, que es perfectamente capaz de absorber el tráfico que se pueda producir en los próximos veinte años, de manera que tenemos todos los accesos a Portugal garantizados en las óptimas condiciones que el tráfico exige.

Se acondiciona, por otra parte, la 630, es decir, la ruta de la Plata, que va recorriendo todas las provincias andaluzas occidentales y sube en la ruta hacia Gijón. De manera que todas las grandes rutas quedan acondicionadas, se introduce en todas ellas una estructura de autovía —cuyo único trazado está sin definir en la de Alicante, en el pequeño tramo que está sometido a información pública—, garantizamos el tratamiento de autovía en aquellos tramos de la ruta Madrid-Valencia que hoy tienen densidad de tráfico de unos 15.000 a 18.000 vehículos en los momentos punta, y no se excluye que el día de mañana el tráfico pueda exigir completar esta actuación, pero queda garantizado, por autovía también, aquel tráfico que se produce en zonas de mayor intensidad de presencia de ve-

hículos. Además, existe la previsión de acciones, muy importantes, de Lérida-Cervera, de Igualada-Martorell, la nueva variante de toda la zona de Mataró-Malgrat, Jerez-Puerto de Santamaría, que coincide con el trazado de la autopista, en donde se produce un fenómeno curioso a la hora de considerar la política de autopistas. Aquí tenemos una autopista de peaje que va hasta Cádiz, tiene 4.300-4.400 vehículos de intensidad media diaria anual. En el tramo Jerez-Puerto de Santamaría, la carretera tiene aproximadamente 20.000 vehículos de tráfico que prefieren soportar la penosidad de semejante intensidad, sin limitación de accesos, a circular por la autopista de peaje. De manera que, como ven ustedes, la tendencia del tráfico, por otra parte, no siempre coincide con la supuesta bondad de una oferta de autopista de peaje. En fin, esta es una consideración menor.

Por último, hacemos el tramo Antequera-Málaga, que luego se prolonga hasta Algeciras, de manera que garantizamos una perfecta comunicación con las zonas turísticas, que podrán acceder, por la autopista Madrid-Sevilla o por la Nacional que, atravesando Jaén, llega a Granada, que es una carretera que está en este momento en acondicionamiento, pero quizá esto será entrar en excesivos detalles que superan el ámbito de las sugerencias que SS. SS. han formulado.

Me interesa mucho destacar cómo en el Plan General de Carreteras se actúa concibiendo como una unidad de ruta lo que antiguamente era la 150 comarcal o la 1313 en los Pirineos, enlazando con el territorio navarro que, por cierto, observarán ustedes que está pintado con un color especial, ya que la Comunidad Vasca y la Comunidad Navarra, además de la de las Islas Canarias y la de las Baleares, tienen transferidas la totalidad de las carreteras, el cien por cien de las carreteras, de manera que el Estado no tiene ninguna competencia —salvo en el País Vasco la tutela de la concesión de las autopistas de peaje— y, por esa razón, se han pintado en un color específico que nos permite dejar claro que no es competencia del Estado, pero que nos permite, a la vez, vislumbrar las rutas como un todo orgánico para que no haya una solución de continuidad a la hora de considerar los distintos trazados.

En consecuencia, señorías, sinceramente creo que este Plan General de Carreteras coloca a España en unas condiciones equiparables con las de Francia, por ejemplo, y equilibra los territorios. En definitiva, no pretendo decir que con el Plan quedan resueltos todos los problemas de futuro de comunicaciones en España; los planes de carreteras son planes coyunturales, para ciertos periodos, que no excluyen el esfuerzo de análisis de planificación y de inversión futura, pero será muy difícil que, sin acometer este Plan, podamos pensar en que los territorios que hoy sufren desequilibrios en España vean satisfecha su legítima aspiración de tener un sistema fluido de comunicaciones terrestres.

Insisto, este Plan no condiciona negativamente el Plan ferroviario, no solamente no lo condiciona sino que seguramente es una buena referencia para hacer una política de transporte ferroviario más ajustada a la realidad y a las necesidades y, desde luego, este Plan de Carreteras

verá incrementada su productividad si en los próximos años conseguimos ir trasladando del ámbito de la carretera al ámbito del ferrocarril al menos las mercancías peligrosas y una cuota del transporte terrestre, porque hoy estas inversiones son de una importancia especial por razón del peso que soporta la carretera española. Alguien podrá decir que se han transferido a las Comunidades Autónomas 60.000 kilómetros y, sin embargo, el conjunto de recursos presupuestarios es inferior al del Estado, que sólo tiene 20.108 kilómetros, pero salvando algunas grandes carreteras de que disponen las Comunidades Autónomas, por esta red que ven ustedes pintada en rojo pasa prácticamente el grueso del tráfico nacional de pasajeros y de mercancías. Es decir, hay un peso en la carretera estatal española que es preciso resolver con inversiones muy fuertes, con un tratamiento del firme de la carretera y de la conservación que ojalá pudiera ser menor.

Yo creo, señorías, que me he referido ya prácticamente a todas las cuestiones que han suscitado. Terminó señalándoles que dispondrán de la nueva edición de la Memoria extensa, con todas las incorporaciones que se han efectuado, que desde luego tienen a su disposición la completísima y voluminosa Memoria técnica del Plan de que dispone el MOPU, todo el conjunto de proyectos de trazados y de diseños y que recibirán ustedes en las próximas semanas una exhaustiva información de lo que se ha hecho en 1984, de lo que se ha hecho en 1985 y de lo que está programado para 1986. Créanme, puede haber, como es lógico, en toda acción de gobierno, una consecuencia positiva de divulgar su gestión al dar esta información que yo les anuncio, pero no es eso lo que más me preocupa. Lo que más me preocupa es que sea posible trasladar a la opinión pública española el grado de certidumbre, que merece la pena trasladar, de que va a haber nuevas carreteras con esta calidad, porque ello incide en la vida económica, porque será posible hacer previsiones económicas. Lo que más me preocupa de la presentación de este Plan, además naturalmente de oír la voluntad del Parlamento y recibir su mandato —que es un deber para el Gobierno, que en este caso he pedido gustosamente—, es ser capaces de que la población española vea con esperanza un plan de inversiones que puede incidir en sus expectativas económicas.

El agente económico de esta ilustración del Plan recibe unos elementos de juicio que, sin lugar a dudas, son activos a la hora de plantearse sus posibilidades de inversión de iniciativas comerciales, de iniciativas industriales, etcétera.

Yo confío en haberles convencido, señorías.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún Grupo Parlamentario desea intervenir? (Pausa.) Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor SISO CRUELLAS: Voy a ser muy breve. Simplemente quisiera decir que aquí nadie ha hablado de autopistas de peaje. Usted ha hecho un ataque a las consecuencias que ha tenido la construcción de las autopistas de peaje. No obstante, cuando se habla de estas cifras de

pérdidas lógicamente también las tendríamos en cualquier otra carretera estatal si tuviéramos en cuenta la inversión, la administración necesaria para su explotación y los gastos financieros, etc. Por tanto, es lógico que tengan estos déficit, por lo dicho y como consecuencia de que han tenido menos tráfico, pero hay que saber que cualquier carretera estatal, autovía o autopista tiene exactamente los mismos, pero que no se contabilizan porque son inversiones a fondo perdido.

En cuanto al trazado de la autovía Madrid-Zaragoza, se ha dicho que en un 40 por ciento será trazado nuevo. Por tanto, el esfuerzo no era tan grande para haber construido una autopista y dejar al margen el trazado actual de la N-II; incluso en algunos puntos hubiese podido ser coincidente como una calzada de servicio. Por tanto, el esfuerzo que se debe hacer para conseguir una autopista es mucho menor de lo que se dice, si es verdad lo que se comunica en lo que respecta a las condiciones que va a tener esta autovía. Por consiguiente, yo insistiré en que debe haber autopista de Madrid a Zaragoza y una vía rápida hasta los Pirineos penetrando a Francia, aunque esta última vía no sea autopista.

En lo que respecta a la autopista que va de Sevilla a Cádiz, que yo sepa no pasa por Puerto de Santa María. Por tanto, difícilmente la pueden utilizar. Ya sabemos que esta autopista siempre se pone como ejemplo de una autopista que no tiene tráfico, pero sabemos que se construyó pensando en una ampliación del puerto de Cádiz que no se llevó a cabo. Hubiese sido un ejemplo, si la planificación hubiese sido ejecutada como estaba prevista, al llevar la infraestructura por delante de las necesidades, pero falló la planificación y la ampliación del puerto.

El señor PRESIDENTE: En nombre del Grupo Minoría Catalana tiene la palabra el señor Trias de Bes..

El señor TRIAS DE BES I SERRA: Señorías, tan sólo para dejar constancia de la posición de nuestro Grupo Parlamentario respecto a la tramitación y presentación de este Plan General de Carreteras. Dos puntualizaciones: primero, agradecer al señor Ministro la información en la sesión de hoy. Y en segundo lugar anunciar, señor Presidente, que nuestro Grupo no va a presentar propuestas de resolución en la tramitación conforme al artículo 198, según rezaba la convocatoria de esta Comisión. Hubiera preferido otro tipo de tramitación y quizá una mayor amplitud de tiempo para presentar las resoluciones, pero no vamos a cuestionar esta tramitación, señor Presidente, por fluidez de la Comisión y por creerlo así oportuno para la ejecución de este Plan de carreteras, lo cual no significa tampoco la conformidad absoluta, señor Ministro, con todo cuanto contiene el Plan de carreteras, como es obvio.

Y otra puntualización, señor Ministro. Yo creo que se han tenido en cuenta, según ha manifestado S. S., todas las consecuencias de que este Plan podía tener y ha habido comunicación con las autoridades francesas y portuguesas, y estos tres Gobiernos, el español, el francés y el portugués, han aportado sus puntos de vista sobre la comunicación y lo que va a ser la futura comunicación co-

munitaria entre los tres países, y el acceso y la facilidad de comunicación con los restantes países europeos.

Yo quisiera, señor Ministro, porque creo que es un deber que nuestro Grupo así lo mantenga, que esa fluidez en la comunicación y ese entendimiento con los Gobiernos de Francia y Portugal sea similar a la comunicación y al intercambio de opiniones entre las Comunidades Autónomas. Y como es obvio, mi intervención en este sentido se refiere especialmente a la de Cataluña, en este caso, por cuanto S. S. sabe que allí existe un plan de carreteras aprobado. Me imagino que los contactos para la ejecución de este Plan, que ya se está ejecutando, y para las sucesivas fases van a ser a partir de ahora mucho más constantes, y que no nos encontremos con que en un plan de carreteras de una Comunidad Autónoma, que si bien no tiene transferidas todas las carreteras, sí gran parte de ellas, la comunicación no es todo lo fluida que debe ser, para que no quede un plan desenganchado —y permítame el término— del otro, y que las previsiones de futuro que haga un plan, que tiene su influencia, como ha dicho S. S., en las relaciones comerciales y en las relaciones económicas, y las finalidades de un plan aprobado por una Comunidad Autónoma se tengan en cuenta en la ejecución de este Plan General de Carreteras, por cuanto ello podría incidir también en esas relaciones a que se refería S. S. en la intervención.

Respecto a la comunicación pirenaica, desde luego, señor Ministro, que los intereses de los dos países quizá se concentren en esos dos puntos fronterizos de grandes comunicaciones; pero no dude que para una fluidez de comunicación sería necesario también ese engarce de los dos planes en otros puntos pirenaicos, concretamente en los de Somport y Puigcerdá; ello sería muy importante junto con la realización de ese eje pirenaico que, no dudará S. S., atraviesa precisamente de punta a punta todo el eje español del Mediterráneo al Cantábrico y que es un eje fundamental para la comunicación con Francia.

Sólo estas dos puntualizaciones, señor Ministro, y el anuncio de que no presentamos resoluciones al debate habido esta mañana y que nuestro voto, si hubiera votación de alguna resolución que propusiera la aprobación global del Plan presentado por S. S., sería el de abstención, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro para contestar a las intervenciones de los señores Diputados.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Sobre la concepción de las autovías y autopistas, la inversión de la de Madrid-Zaragoza supone 35.000 millones de pesetas; es decir, que estamos hablando de una actuación de una envergadura notoria. Se trata de una autovía en la que no hay precisamente unos retoques, sino una inversión de una importancia extraordinaria y en la que además el avance de la programación es bastante bueno. Hemos adjudicado ya el tramo de La Almunia de Doña Godina hasta Zaragoza y hemos adjudicado también la variante de Guadalajara,

que está en este momento pendiente de licitación, que se realizará prácticamente en unas semanas. Tenemos hecha la programación para el año 1986 y para el año 1987 con suficiente detalle. Por tanto, los ritmos van a ser intensos.

Si pasásemos a la autopista, aunque no fuera de peaje, entraríamos, como le he dicho a S. S., en un tipo de actuación que tendría las siguientes consecuencias: primero, una estructura no excesivamente diferente entre la autovía y lo que usted califica de autopista. La autopista de peaje tiene grandes costes de explotación entre otras cosas porque hay peaje, porque hay una estructura que debe garantizar el cobro de los peajes y por tanto hay una plantilla de coste elevado.

Sobre todo, las autovías tratan de unir no solamente recorridos o tráfico de largo recorrido, sino de garantizar la continuidad de los itinerarios. Si S. S. tiene ocasión de ver un plano, que yo le puedo facilitar con todo gusto, en cuanto a las intensidades de tráfico, comprobará que incluso en las rutas de largo recorrido hay un alto porcentaje de usuarios que no hacen el tráfico completo, que hacen trayectos cortos dentro de ese itinerario de largo recorrido. Eso es lo que ha justificado que entre Valencia y Utiel se piense en una autovía, no así en la continuación de la Nacional III hasta la zona de Tarancón, porque el estudio de tráfico nos demuestra que las altas intensidades se producen en determinados tramos concretos.

Construir una autopista, con independencia de la actual Nacional II, nos llevaría a marginar las poblaciones limítrofes del trazado la red y, en consecuencia, haríamos una carretera que no tuviera nada que ver con el territorio, con las comunicaciones intermunicipales de todo ese trayecto.

De manera que, ir a la fórmula autopista, no como una fórmula que técnicamente sea mejor que la autovía —insisto que estamos hablando en lo material de conceptos muy parecidos—, ir a un trazado completamente independiente de la actual carretera no conectando las ciudades y los pueblos, nos llevaría a una fórmula bastante, no digo que inútil, pero sí poco efectiva porque no cabría en esa ruta el tráfico intermunicipal que es el núcleo del tráfico incluso de la Nacional II. Si el día de mañana, a partir de ciertas tasas de saturación, está justificado hacer una carretera que prácticamente no tenga más puntos de enlace que las capitales de provincia o las poblaciones de más de 50.000 habitantes, yo no estoy en condiciones de saberlo en este momento ni de asegurarlo, pero hoy, una red, una carretera independiente de las poblaciones, no nos resolvería los problemas de comunicación, porque, insisto, la mayor parte de los tráficos son intermunicipales.

No es cierto que la mayor parte del tráfico nazca en Madrid y acabe en Zaragoza o en la frontera. No es así. Por esa razón, la fórmula de la autopista como ruta completamente independiente de la Nacional I o de la Nacional II, no nos llevaría a satisfacer lo que creemos que es la necesidad mayoritaria.

En cuanto a los aspectos que ha mencionado sobre la autopista que recorre el tramo desde Sevilla hasta Cádiz, y al nuevo tramo de autovía que establecemos entre el

Puerto de Santamaría a Jerez, la verdad es que S. S. sabe que hay una autopista que recorre ese itinerario; no es que tenga conexión con el Puerto de Santamaría, pero recorre ese itinerario y el recorrido que prefiere el usuario es el de la carretera Nacional.

De manera que, aun teniendo unas características especiales, el acceso no es lejano y, sobre todo, está incentivado por los 20.000 vehículos diarios que transitan por allí. Sin embargo, prefieren mantenerse en la penitencia de circular por esa carretera que ir a la autopista de peaje, por razones de coste —el peaje siempre es incómodo— y también porque, como le decía antes, los tráficos son intermunicipales. Es decir, que esa intensidad viene determinada, no por el número de vehículos que hacen el recorrido completo, sino por la suma de vehículos que hacen los pequeños recorridos en ese trayecto. Por eso hemos pensado en una autovía, siguiendo la estructura de la actual carretera que tiene esa densidad y también esa presión urbanística.

En cuanto a las manifestaciones del Diputado señor Trias de Bes, debo manifestarle que con Francia y con Portugal los contactos han sido para conocer mutuamente qué posibilidades hay de hacer una planificación, teniendo en cuenta la estructura de carreteras que van a conectar los tráficos internacionales; luego ellos actúan con libertad, como nosotros, a la hora de hacer nuestro diseño.

Con todas las Comunidades Autónomas han sido muy intensos los contactos, con la Comunidad catalana también, a niveles de técnicos, a niveles de directores regionales, y a nivel de Dirección General. Los contactos entre consejeros y Ministros han sido más reducidos, más simbólicos. No obstante, tenemos la convicción de que todas las Comunidades han llegado a un alto grado de conocimiento de nuestro Plan General de Carreteras, de que los servicios del Ministerio de Obras Públicas tienen también un alto grado, sobre todo con algunas Comunidades, de conocimiento de los respectivos planes autonómicos, y de que la colaboración no solamente va a ser de diseño, sino que va a ser de cooperación a lo largo de la vigencia de las inversiones.

De manera que, nuestra disposición es favorable a lograr la mejor coordinación posible, siempre sabiendo que las Comunidades Autónomas consideran sus propias competencias como algo muypreciado, muy caro, y que, por tanto, la soberanía competencial se concibe como un todo. Nosotros no pretendemos establecer la coordinación sobre la base de la interferencia en las competencias, sino sobre la cooperación pura y simplemente para no dar lugar a conflicto de ningún tipo.

Yo tengo la convicción de que vamos a lograr el acuerdo en las cuestiones relacionadas a señalización y de que hay un acuerdo claro en lo relativo al bilingüismo. En cuanto a la denominación de las carreteras, supongo que encontraremos una fórmula que satisfaga a todas las Comunidades Autónomas entre sí, para que el usuario que viene de Francia no se encuentre al llegar a Cataluña con una sigla de carreteras que al cabo de 200 kilómetros, en otro territorio, vuelva a encontrarse con otra sigla y no sepa para que le sirve el mapa, y para que en los colores

ocurra exactamente lo mismo: que el usuario tenga una correcta orientación.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Terminado el turno de presentación del Plan de Carreteras, vamos a suspender la sesión durante diez minutos, que creo sean suficientes, para la presentación de las oportunas propuestas de resolución.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Reanudamos la sesión. ¿Propuestas de resolución que desean ser presentadas por algún Grupo Parlamentario? *(Pausa.)* Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor SAENZ LORENZO: Sí, señor Presidente, vamos a presentar conjuntamente el Grupo Popular y el Grupo Socialista una serie de propuestas de resolución que, si quiere S. S., las leo o las envío directamente a la Mesa. Son once las propuestas de resolución que hacemos conjuntamente; no sé si merece la pena que las leamos una a una.

El señor PRESIDENTE: Creo que es bueno leerlas una a una, aunque sólo sea para ilustrar a los servicios de la Cámara, puesto que así servirá para reproducir el contenido global de lo que se acuerda y se decide en la Comisión.

El señor SAENZ LORENZO: De acuerdo, señor Presidente. La primera de ellas dice lo siguiente:

«El Congreso de los Diputados ve con satisfacción la aprobación por el Gobierno del primer plan integral de carreteras de los últimos veinticinco años, que con carácter global pretende responder a las necesidades de comunicaciones viarias de nuestro país.

Todo plan planteado en función de necesidades y con criterios de equilibrio territorial supone una garantía para que las actuaciones menos urgentes o sobre zonas con más bajo nivel de desarrollo no sean marginadas.

En particular, el Congreso de los Diputados considera que el Plan aprobado por el Gobierno responde en sus objetivos y programaciones a la necesidad de dotar al Estado de una red de carreteras que satisfaga la demanda de transporte tanto público como privado y, al mismo tiempo, contribuya a la consecución de un mayor equilibrio social y territorial en infraestructura de comunicaciones.

Por lo que resuelve: Apoyar las líneas generales, programación y objetivos que en dicho Plan propone el Gobierno con carácter general.

Segunda. El Congreso de los Diputados considera necesario el disponer en todo momento de una adecuada planificación de la red de carreteras del Estado.

Por ello estima conveniente que el Gobierno, antes de la finalización del período de vigencia del actual Plan, se dote de nuevos mecanismos planificadores.»

Tercera. Al término de cada una de las fases contempladas en el presente Plan, el Gobierno presentará a las Cortes un informe detallado sobre el grado de cumplimiento de las previsiones del Plan y las modificaciones que sobre el mismo fuera necesario introducir para mantener los objetivos planteados.

Cuarta. El Congreso de los Diputados recomienda que por el Gobierno se realicen los máximos esfuerzos de coordinación de la planificación presentada con las de las Comunidades Autónomas relativas a las redes de su competencia, así como de homogeneización de la señalización y de la denominación y nomenclatura de las respectivas redes.

Quinta. El Congreso de los Diputados considera adecuada la solución adoptada por el Plan para dotar a nuestro país de unas vías rápidas de comunicación, mediante el correspondiente programa de autovías, adecuado a las posibilidades presupuestarias de la Administración del Estado, frente a la inviabilidad que hoy presenta la continuidad del programa de autopistas en régimen de concesión.

Sexta. El Congreso de los Diputados considera, asimismo, como imprescindible el que se preste la debida atención, tanto en el desarrollo de este plan como en el de planes futuros, a un programa de conservación que garantice unas condiciones mínimas de seguridad y acondicionamiento de toda la red de competencia del Estado.

Séptima. El Congreso de los Diputados considera acertado el tratamiento que el Plan da a las comunicaciones con el resto de Europa. En este aspecto el Gobierno deberá vigilar por si fuera necesario adecuar las previsiones realizadas a la posible evolución de las necesidades.

Octava. El Congreso de los Diputados recomienda al Gobierno que tome las medidas oportunas en las Leyes de Presupuestos anuales para asegurar la financiación del Plan General de Carreteras presentado, por considerarlo absolutamente necesario para alcanzar la adecuada calidad de vida de sus ciudadanos, el necesario desarrollo económico y el equilibrio territorial del país.

Novena. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que remita a las Cámaras la reforma de la legislación sobre carreteras que permita su adaptación a las necesidades y características de este Plan, así como a la realidad autonómica que el mismo contempla.

Décima. La ejecución de las obras a que el Plan va a dar lugar pueden causar problemas al medio ambiente de algunas zonas, si no se arbitran medidas adecuadas.

Por ello, el Congreso de los Diputados solicita el máximo esfuerzo de la Administración para paliar el impacto ambiental que estas obras pudiesen causar en zonas sensibles.

Undécima. Que la planificación del itinerario Madrid-Zaragoza pueda permitir su conversión en una vía con características de autopista, para que quede conectada la ciudad de Madrid con el resto de las capitales europeas a través de una red de autopistas.

El señor PRESIDENTE: Haga llegar las propuestas de resolución a la Mesa. *(Así lo hace el señor Sáenz Lorenzo.)*

Habida cuenta de que las propuestas de resolución han sido formuladas por todos los Grupos presentes en la Comisión, podríamos dar por aprobadas las propuestas por asentimiento. ¿Les parece bien a SS. SS.? *(Pausa.)* ¿Algún obstáculo al respecto? *(Pausa.)*

Quedan aprobadas las propuestas de resolución por asentimiento de la Comisión.

Muchas gracias por la presencia de todas SS. SS.; muchas gracias, señor Ministro, por haber estado con nosotros.

Se levanta la sesión.

Eran las dos de la tarde.

